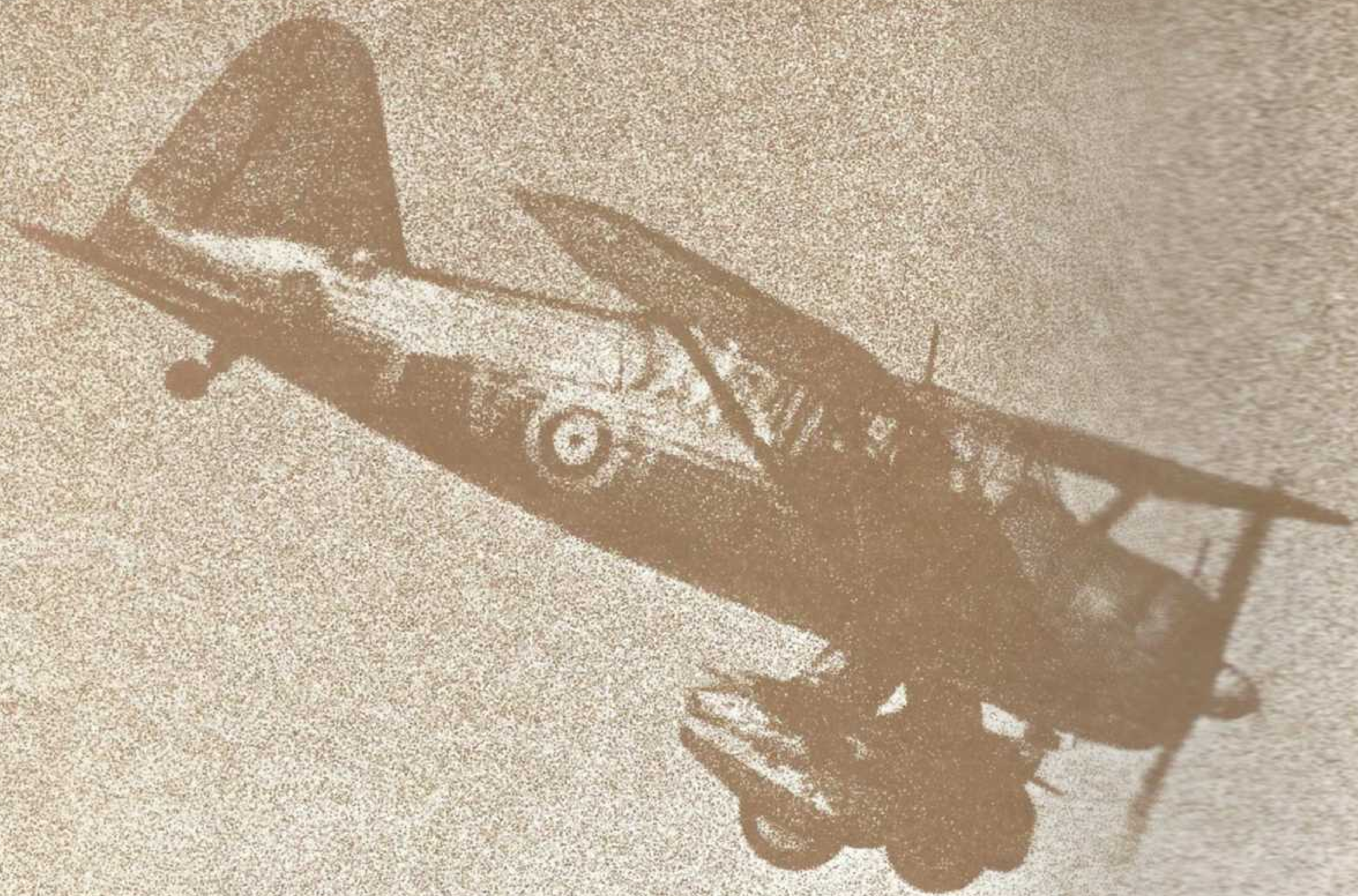
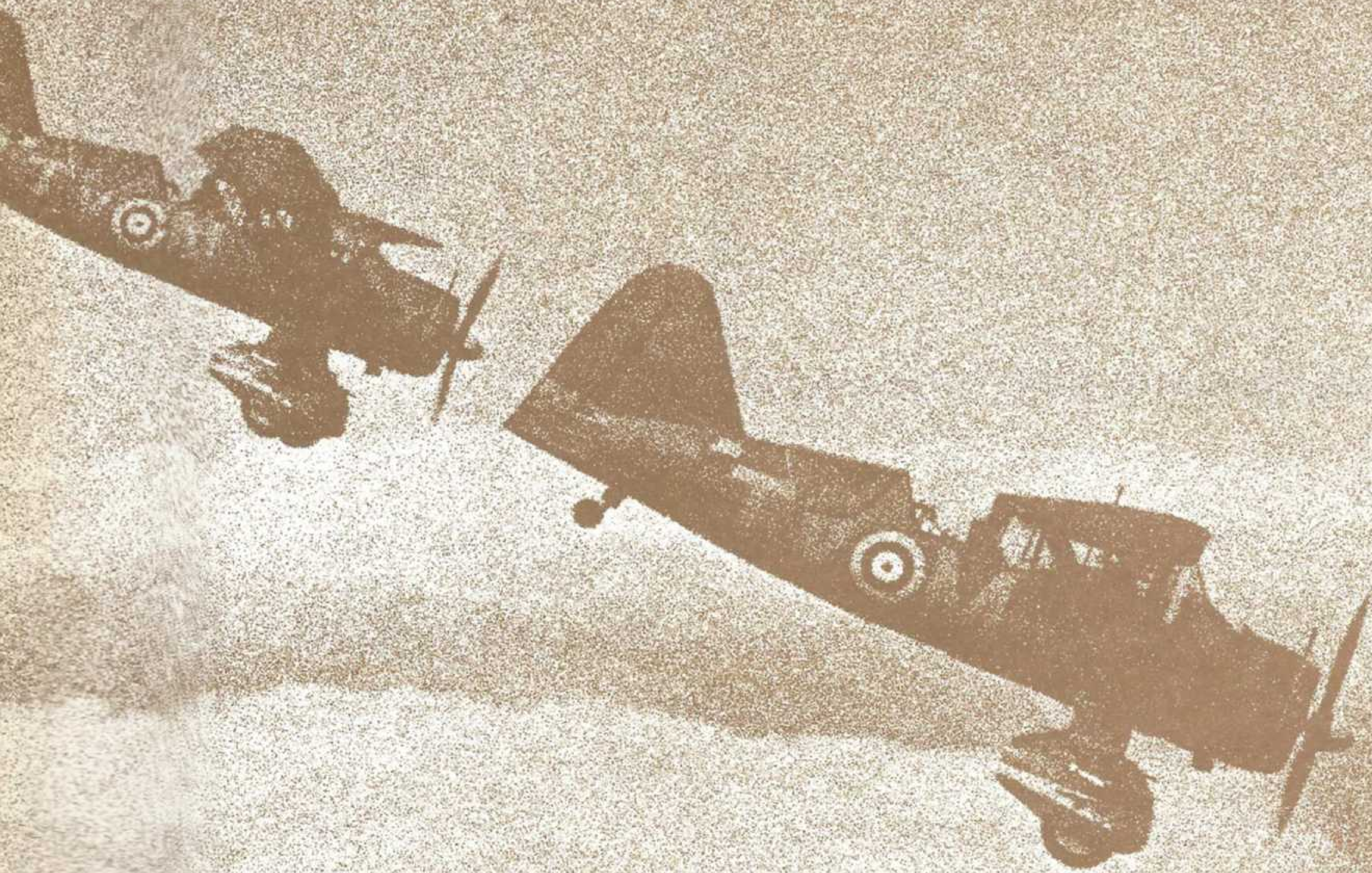
Líneas y Fuerzas Aéreas del Mundo







Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

Director: José Mas Godayol
Director editorial: Gerardo Romero
Jefe de Redacción: Pablo Parra
Coordinador editorial: Equipo GEARCO
Asesor técnico: Juan Antonio Guerrero

Redactores y colaboradores: Stan Morse, Trisha Palmer, Chris Chant, Marco Aurelio Galmarini, Graziella de Luis, Adán Kovacsics, Gloria Salbarrey

Realización gráfica: Luis F. Balaguer

ISBN: 84-85822-65-X (tomo 7), 84-85822-28-5 (obra completa)
Depósito Legal: B. 1-84
Impresión: Cayfosa, Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)
Impreso en España - Printed in Spain 1984

Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION



Editorial Delta, S.A.

Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

Publicada por Editorial Delta, S.A., Barcelona, y comercializada en exclusiva por Distribuidora Olimpia, S.A., Barcelona

Volumen

Director:	José Mas Godayol
Director editorial:	Gerardo Romero
Jefe de redacción:	Pablo Parra
Coordinación editorial:	Pablo Costantini
Asesor técnico:	Juan Antonio Guerrero

Redactores y colaboradores: Stan Morse, Trisha Palmer, Chris Chant, Marco Aurelio Galmarini, Carlos Möller
Realización gráfica: Luis F. Balaguer

Redacción y administración:
Paseo de Gracia, 88, 5.°, Barcelona-8
Tels. (93) 215 10 32 / (93) 215 10 50 - Télex: 97848 EDLTE

LA ENCICLOPEDIA ILUSTRADA DE LA AVIACIÓN se publica en forma de 156 fascículos de aparición semanal, encuadernables en doce volúmenes. Cada fascículo consta de 20 páginas interiores y sus correspondientes cubiertas. Con el fascículo que completa cada uno de los volúmenes, se ponen a la venta las tapas para su encuadernación. Coleccionando la tercera y cuarta páginas de cubierta, se obtendrá un interesante dossier (no encuadernable) sobre las FUERZAS y las LÍNEAS AÉREAS DEL MUNDO.

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta del fascículo en el transcurso de la obra si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

ISBN: 84-85822-30-7 (fascículo) 84-85822-36-6 (tomo II)
84-85822-28-5 (obra completa)
098405
Depósito Legal: B. 1-84
Fotocomposición: Tecfa, S.A., Pedro IV, 160, Barcelona-5
Impresión: Cayfosa, Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)
Impreso en España - Printed in Spain - Mayo 1984

Editorial Delta, S.A., garantiza la publicación de todos los fascículos que componen esta obra.

Distribuye para España: Marco Ibérica, Distribución de Ediciones, S.A., Carretera de Irún, km 13,350. Variante de Fuencarral, Madrid-34.
Distribuye para Argentina: Viscontea Distribuidora, S.C.A., La Rioja 1134/56, Buenos Aires.
Distribuye para Colombia: Distribuidoras Unidas Ltda., Transversal 93, n.° 52-03, Bogotá D.E.
Distribuye para México: Distribuidora Intermex, S.A., Lucio Blanco, n.° 435, Col. San Juan Tlihuaca, Azcapotzalco, 02400 México, D.F.
Distribuye para Venezuela: Distribuidora Continental, S.A., Ferrenquín a Cruz de Candelaria, 178, Caracas, y todas sus sucursales en el interior del país.

Pida a su proveedor habitual que le reserve su ejemplar de la ENCICLOPEDIA ILUSTRADA DE LA AVIACIÓN.
Comprando su fascículo todas las semanas y en el mismo quiosco o librería, Vd. conseguirá un servicio más rápido, pues nos permite la distribución a los puntos de venta con la mayor precisión.

Servicio de suscripciones y atrasados (sólo para España)
Las condiciones de suscripción a la obra completa (156 fascículos más las tapas, guardas y transferibles para la confección de los 12 volúmenes) son las siguientes:

a) Un pago único anticipado de 26 910 ptas. o bien 12 pagos trimestrales anticipados y consecutivos de 2 243 ptas. (sin gastos de envío).
b) Los pagos pueden hacerse efectivos mediante ingreso en la cuenta 3371872 de la Caja Postal de Ahorros y remitiendo a continuación el resguardo o su fotocopia a Distribuidora Olimpia (Paseo de Gracia, 88, 5.°, Barcelona-8), o también con talón bancario remitido a la misma dirección.
c) Se realizará un envío cada 13 semanas, compuesto de 13 fascículos y las tapas para encuadernarlos.

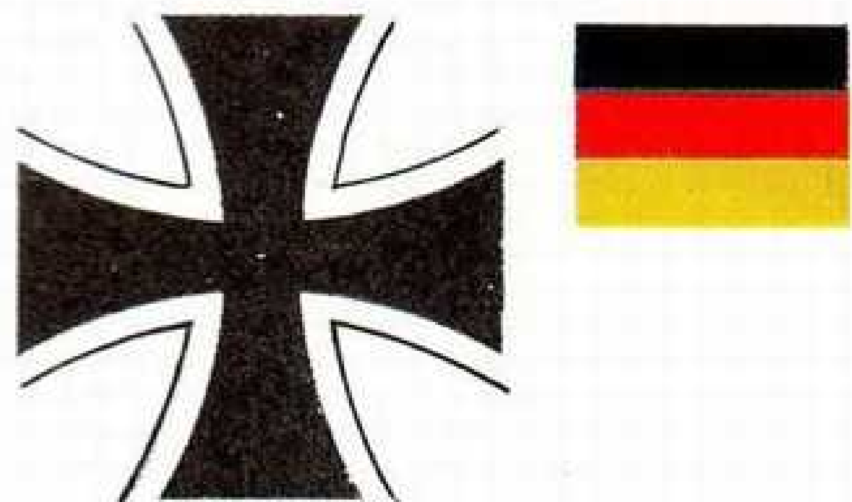
Los fascículos atrasados pueden adquirirse en el quiosco o librería habitual. También pueden recibirse por correo, con incremento del coste de envío, remitiendo su importe a Distribuidora Olimpia, en la forma establecida en el apartado b).
Para cualquier aclaración, telefonear al n.° (93) 215 75 21.
No se efectúan envíos contra reembolso.



Cubierta: Boeing E-3A Sentry AWACS (foto Lindsay Peacock)

Editorial Delta, S.A.

R. F. de Alemania



A finales de la II Guerra Mundial y tras la disolución de la *Wehrmacht*, los aliados prohibieron a Alemania que mantuviera fuerzas armadas de cualquier tipo. Tras el agravamiento de la «guerra fría» durante los años cincuenta, las potencias occidentales levantaron su veto y estimularon a la República Federal de Alemania a que desarrollara una importante capacidad militar. Hoy, la *Luftwaffe* constituye la fuerza aérea más eficaz del sector central de la OTAN.



El Tornado se va incorporando en la actualidad al servicio de la Luftwaffe, que lo utiliza en multitud de tareas tácticas, y de la Marineflieger, en funciones de reconocimiento y misiones antibuque (foto Panavia).

Si algún día Europa se convierte en escenario de una confrontación bélica entre los dos grandes bloques político-militares del mundo, lo que en la terminología de la OTAN se conoce como el Frente central, es decir, los cerca de 250 000 km^2 de la República Federal de Alemania, serán casi con seguridad el terreno decisivo en el que se dilucidará la suerte de la contienda. Esta significación estratégica está en la base del continuo refuerzo y puesta a punto de su poderío militar.

La República Federal de Alemania cuenta con un ejército de 335 200 hombres, una flota de 200 buques que operan en el Báltico y mar del Norte, y unas Fuerzas aéreas con 560 aviones de combate. Para la misión de intercepción aérea, la Luftwaffe cuenta con dos Alas de caza de McDonnell Douglas F-4F Phantom, apoyados por batallones de misiles Hawk y Nike emplazados alrededor de objetivos vitales. La primera alarma de ataque sería dada por la cadena de radar de la NADGE (*NATO Air Defence Ground Environment*), que abarca la totalidad de la Alianza, y por el Boeing AWACS E-3A Sentry de propiedad de la OTAN, cuyo radar de alta resolución puede detectar blancos mucho antes de que estén a tiro.

El tipo de avión básico utilizado por la Luftwaffe es el modernísimo Panavia Tornado de «alas basculantes»; se están incorporando gradualmente al servicio 202 de estos aparatos, en reemplazo de los Starfighter. Sus misiones abarcan el hostigamiento en el campo de batalla, ataque contra campos de aviación enemigos y operaciones tácticas contra concentraciones de tropas y armas. En apoyo de los Tornado y duplicando el papel de los cazas, existen dos Alas de F-4F Phantom y otras dos de Dassault-Breguet-Dornier Alpha Jet. Este último tipo se destina generalmente a misiones de ataque ligero, pero también puede desarrollar misiones antihelicóptero. En tiempos de guerra, los RF-4E Phantom de la Luftwaffe serían los encargados, mediante vuelos bajos y rápidos, de obtener información al instante acerca de los movimientos de las tropas enemigas. Estos «foto Phantom» poseen también cierta capacidad ofensiva, lo que aumenta considerablemente el arsenal de choque de la Luftwaffe. En apoyo de este equipo de primera línea, hay un cierto número de escuadrones de transporte que operan en misiones de índole táctica (Transall C-160), de transporte de tropas (Bell UH-1D) y de largo alcance (Boeing 707). El entrenamiento tiene lugar en Alemania y en EE UU, con unidades de la USAF pagadas y conducidas por personal de la Luftwaffe, y también volando en aviones de la Luftwaffe con insignias de EE UU.

Unidades de vuelo de la Luftwaffe

Unidades de combate

McDonnell Douglas F-4F Phantom II

Unidad	*Base*
JG 71	Wittmundhafen
JG74	Neuburg
JaboG 35	Pferdsfeld
JaboG 36	Rheine-Hopsten

McDonnell Douglas RF-4E Phantom II

Unidad	*Base*
AG51	Bremgarten
AG52	Leck

Lockheed F-104G/TF-104G Starfighter/Panavia Tornado

Unidad	*Base*
JaboG 31	Noervenich
JaboG 32	Lechfeld
JaboG 33	Buchell
JaboG 34	Memmingen
Waffenschule 10	Jever

Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet A

Unidad	*Base*
JaboG 41	Husum
JaboG 43	Oldenburg
JaboG 49	Furstenfeldbruck

Unidades de transporte y auxiliares

Transall C-160D

Unidad	*Base*
LTG61	Landsberg
LTG62	Wunsdorf
LTG63	Hohn

Bell UH-1D

Unidad	*Base*
HTG64	Ahlhorn
LTG61	Landsberg

Boeing 707-320
Lockheed JetStar
HFB 320 Hansa Jet

Unidad	*Base*
FBS	Colonia/Bonn

Dornier Do 28 D

Unidad	*Base*
varias	varias

Bell 212

Unidad	*Base*
88	Cerdeña

Unidades de entrenamiento

Piaggio P-149D

Unidad	*Base*
JaboG49	Furstenfeldbruck

Cessna T-37B
Northrop T-38A

Unidad	*Base*
80.ª Ala de cazas entrenamiento	Sheppard AFB, Texas

Lockheed F-104G/TF-104G Starfighter

58.ª TAC Training Wing*	Luke AFB, Arizona

McDonnell Douglas F-4E Phantom

Unidad	*Base*
35.ª TAC Fighter Wing*	George AFB, California

* Son propiedad de la Luftwaffe, bajo insignias norteamericanas.

Marineflieger

La aviación naval alemana cuenta con cerca de 150 aviones y está encargada del apoyo a la flota de guerra antisubmarina. A partir de 1982, los Tornado reemplazarán a los Starfighter en la función de ataque, armados con misiles Kormoran aire-suelo. Contarán con el apoyo de la actual flota atlántica de patrulleros antisubmarinos Breguet, y de una docena de helicópteros Westland Lynx ASW. Los Westland Sea King desempeñan funciones SAR desde una base central en Kiel.

Panavia Tornado

Unidad	*Base*
MFG1	Schleswig

Lockheed F-104G/RF-104G Starfighter

Unidad	*Base*
MFG1	Schleswig
MFG2	Eggebeke

Dassault-Breguet Atlantic

Unidad	*Base*
MFG3	Nordholz

Westland Lynx HAS.88
Westland Sea King Mk 41

Unidad	*Base*
MFG5	Kiel-Holtenau

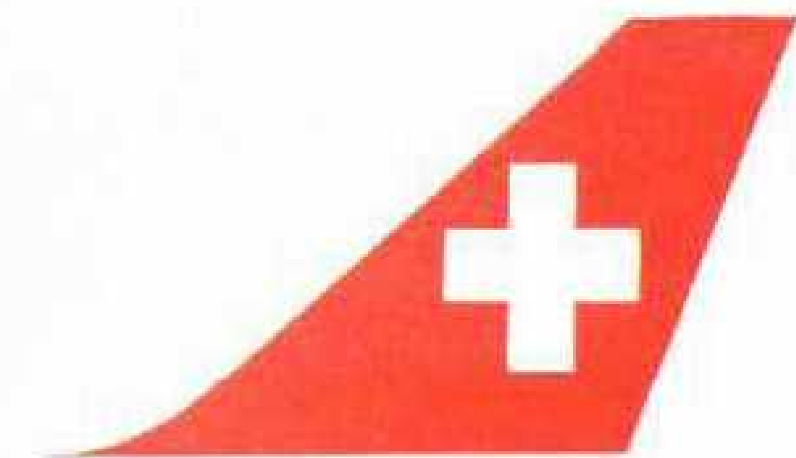
Dornier Do 28D

Unidad	*Base*
varias	varias

Heeresflieger

La aviación dependiente del Ejército de Alemania Occidental está íntegramente equipada de helicópteros, con cerca de 500 pesadas máquinas Bell UH-1D y CH-53G. Los Alouette II y el primero de los 200 Messerschmitt-Bölkow-Blohm BO 105 están dotados de misiles anticarro HOT.

Swissair



Swissair es una de las compañías aéreas más antiguas de Europa; fundada como tal en 1931, su origen se remonta a 1919 bajo el nombre de Ad Astra Aero. Hasta la II Guerra Mundial, la Swissair limitó su radio de acción a Europa; desde 1945, ha extendido su red comercial a la mayor parte del mundo y ha ampliado sus actividades a la hostelería y los seguros.

Swissair fue constituida en 1931 por fusión de la Balair y la Ad Astra, y desde sus principios siguió un rápido ritmo de desarrollo de sus líneas aéreas. En 1932 era la primera compañía aérea europea que operaba con el Lockheed Orion, monomotor monoplano de ala baja con tren de aterrizaje replegable. Este «rápido» avión, como le llamaban entonces, transportaba cuatro pasajeros y su velocidad de crucero era de 261 km/h, superior en 97 km/h a la del más veloz de los aparatos comerciales contemporáneos.

En 1934 entró en servicio para la Swissair el bimotor Curtiss-Condor. Para cuidar de los 15 ó 16 pasajeros que transportaba este gigante, Swissair contrató a la primera azafata que sirvió en una compañía en Europa.

Al estallar la II Guerra Mundial, la flota de Swissair consistía en cinco DC-3, tres DC-2, un D.H.89 Dragon Rapide, un Fokker F.VIIa y un Compte AC4, con un total de 163 plazas. Durante la guerra fueron suspendidos los vuelos regulares, que no se reanudaron hasta julio 1945. En 1949 se inauguró una línea regular entre Suiza y Nueva York servida por aviones cuatrimotores DC-4, pronto sustituidos por los DC-6, más grandes y presurizados. Su mayor autonomía permitió abrir nuevas rutas hacia Sudamérica y Tokyo, vía Sureste asiático, a lo largo de los años cincuenta. Los DC-6 fueron seguidos por los DC-7 para recorridos muy largos; simultáneamente se crearon nuevas redes comerciales en Europa y Oriente Próximo. A ellas se fueron sumando, durante los años sesenta, vuelos a toda Africa, de modo que la actual red de Swissair se extiende a todos los continentes, a excepción de Oceanía.

El salto a los reactores

La compañía puso en servicio su primer aparato a reacción en 1960. El aparato era un Caravelle III, de los que SAS arrendó ocho a Swissair. Estos aviones se emplearon para vuelos en Euopa, mientras que para los largos recorridos la Swissair mantuvo su confianza en la casa Douglas, con un pedido de reactores DC-8. Las primeras experiencias confirmaron la gran utilidad de los aviones a reacción, y Swissair pasó rápidamente a una flota compuesta totalmente por reactores, que comprendía en 1981 (en servicio o pedidos) tres Boeing 747-200B, once Airbus Industrie A-310, once Douglas DC-10-30, quince DC-9-81, doce DC-9-51, doce DC-9-32, cinco DC-8-62 y un DC-9-33F para transporte de carga.

Para reducir costes, Swissair, Scandinavian Airlines System y KLM cooperan en el mantenimiento técnico de sus Boeing 747B, DC-8 y DC-9. La cooperación entre aerolíneas abarca también a los reactores DC-10-30 en servicio para KLM, SAS, Swissair y la compañía de carga francesa UTA.

El capital social de Swissair está controlaco por accionistas particulares (cerca del 75 %) y por los consejos cantonales suizos.



El único Curtiss CT-32C Condor II de Swissair, fue en 1934 el primer avión de pasajeros en Europa con azafata.



Swissair tiene en servicio tres Boeing 747-200B, capaces para más de 400 pasajeros (foto Swissair).

Flota actual de Swissair

Airbus Industrie A310-220

Bajo pedido

11 aparatos (HB-IPA a HB-IPK) que deben entregarse entre 1983 y 1987. Los números de construcción dados hasta el momento son los 162, 172, 217 y 224.

Boeing 747-257B

N.° reg.	*N.° constr.*	*Nombre*
HB-IGA	20116	Genève
HB-IGB	20117	Zürich

Bajo pedido

Boeing 747-257B (SUD)
(versión con cubierta superior ampliada)

HB-IGC	22704
HB-IGD	22705
HB-IGE	22706
HB-IGF	22707
HB-IGG	22708

McDonnell Douglas DC-8-62

N.° reg.	*N.° constr.*	*Nombre*
HB-IDF	45920	Schwyz
HB-IDG	45925	Neuchatel
HB-IDH	46077	Solothurn
HB-IDK	46078	Matterhorn*
HB-IDL	46134	Aargau

*en venta

McDonnell Douglas DC-9-32

N.° reg.	*N.° constr.*	*Nombre*
HB-IDO	47480	Genève-Cointrin
HB-IDP	47523	Basel-Land
HB-IDR	47535	Baden*
HB-IFG	45789	Valais*
HB-IFH	45790	Opfikon*
HB-IFK	45792	Kloten*
HB-IFL	45793	Appenzell i. Rh.*
HB-IFR	47112	Ticino*
HB-IFU	47282	Chur
HB-IFV	47383	Bulach
HB-LFX	47218	Lausanne*
HB-IFY	47219	Bellinzona*

*en venta

McDonnell Douglas DC-9-33F

N.° reg.	*N.° constr.*	*Nombre*
HB-IFW	47384	Payerne

McDonnell Douglas DC-9-51

N.° reg.	*N.° constr.*	*Nombre*
HB-ISK	47654	Hori
HB-ISL	47655	Koniz
HB-ISM	47656	Wettingen
HB-ISN	47657	Sion
HB-ISO	47658	Biel/Bienne
HB-ISP	47659	Lugano
HB-ISR	47660	Locarno
HB-ISS	47661	Dietikon
HB-IST	47662	Aarau
HB-ISU	47663	Bachenbulach
HB-ISV	47783	Winkel
HB-ISW	47784	Dubendorf

McDonnell Douglas DC-9-81

N.° reg.	*N.° constr.*	*Nombre*
HB-INC	48002	Thurgau
HB-IND	48003	Zug
HB-INE	48004	Rumlang
HB-INF	48005	Appenzell i. Rh.
HB-ING	48006	Glarus
HB-INH	48007	Winterthur
HB-INI	48008	Kloten
HB-INK	48009	Opfikon

Bajo pedido

HB-INL	48010	Jura
HB-INM	48011	Lausanne
HB-INN	48012	Appenzell i. Rh.
HB-INO	48013	Bellinzona
HB-INP	48014	Oberglatt
HB-INA	49100	Obwalden
HB-INB	49101	Uri

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° reg.	*N.° constr.*	*Nombre*
HB-IHA	46575	St Gallen
HB-IHB	46576	Schaffhausen
HB-IHC	46577	Luzern
HB-IHD	46578	Bern
HB-IHE	46579	Vaud
HB-IHF	46580	Nidwalden
HB-IHG	46581	Graubunden
HB-IHH	46582	Basel-Stadt
HB-IHI	46969	Fribourg
HB-IHL	46583	Ticino
HB-IHM	46584	Valais/Wallis

Bajo pedido

McDonnell Douglas DC-10-30ER

(mayor autonomía)

HB-IHN	48292
HB-IHP	48293

Suecia



La orgullosa independencia de Suecia en política exterior descansa en su avanzada industria de armamento y en el mantenimiento de un acertado sistema defensivo. Sus Fuerzas aéreas se distribuyen entre un corto número de grandes bases y unc tupida red de pequeñas unidades dispersas por el país.

La política marcadamente neutralista de Suecia se ve favorecida por una serie de circunstancias geográficas que favorecen los objetivos de Defensa de la nación. El país cuenta también con una poderosa industria de armamentos que proporciona casi la totalidad del equipamiento de sus Fuerzas armadas. Saab-Scania, en Linköping, ha sido el principal proveedor de aviones de combate para las Fuerzas aéreas suecas (Flygvapen) durante más de cuarenta años, y hoy en día sus líneas de producción construyen la versión JA37 de interceptación del Viggen (Rayo). Este poderoso avión de combate reemplaza al más antiguo Saab Draken (Dragón) en su función de combate. Quedan todavía unos 250 Draken en servicio, y están en curso de entrega 149 JA37.

A los fines de la Defensa, Suecia se divide en seis regiones militares, incorporadas en un sistema de defensa aérea conocido como STRIL 60. Este sistema utiliza muchas estaciones de radar dispersas a lo largo del país, lo mismo que las unidades combate. En una eventualidad de guerra, la Flygvapen utilizaría no sólo los aeropuertos —de los que hay construidos unos 45—, sino tramos de autopistas reforzadas para operaciones dispersas. Un Viggen, por ejemplo, puede aterrizar en una autopista y rodar rápidamente por una carretera secundaria hasta un refugio camuflado; ser reaprovisionado y rearmado allí en menos de 10 minutos, y volver a rodar hasta la autopista para despegar en una nueva misión. Las unidades de ataque y reconocimiento disponen además de 170 AJ/SH37 Viggen armados con misiles aire-tierra para uso antibuque y anticarro; por su parte, cámaras especialmente desarrolladas y equipos infrarrojos ayudan a las unidades de reconocimiento con la variante SF37 de este versátil avión. Las misiones de ataque ligero las cumplen los Saab Sk60B, y una versión de entrenamiento presta servicio en la Escuela de entrenamiento de vuelo de Ljungbyhed y en la Academia de las Fuerzas aéreas en Uppsala. Se utilizan 58 Bulldog de construcción británica para entrenamiento básico. Una unidad pequeña de transporte está equipada con ocho American Lockheed C-130 Hercules y algunos Douglas C-47. La primera se emplea en trabajos de las Naciones Unidas y para misiones de aprovisionamiento dentro de Suecia.

La organización de la Flygvapen se basa en Flottiljer (Alas) con dos o tres escuadrones de alrededor de 18 aviones cada uno. Muchas Alas cuentan con escuadrones mixtos de Viggen y Draken. Los planes de defensa prevén un total de 6 escuadrones de ataque medio, 12 escuadrones de caza y 6 unidades de reconocimiento. Actualmente la Saab está estudiando un nuevo avión multiuso conocido como JAS (caza, ataque y reconocimiento) que entrará en servicio en 1990.

La Armada real sueca tiene una rama aérea constituida solamente por helicópteros. Se ocupa de una variedad de misiones, incluidas guerra antisubmarina, dragaminas y vigilancia de superficie de largo alcance, para lo que usa los Boeing-Vertol 107.

Las unidades de vuelo del Ejército comprenden tanto helicópteros como aviones de ala fija, en misiones de apoyo y enlace. Los principales tipos en uso son 40 Agusta-Bell AB.206 y 20 BAe Bulldog.



Los Viggen de la Flygvapen sueca, en vuelo bajo sobre la tundra. Los Saab 37 Viggen desempeñan en las Fuerzas aéreas suecas funciones de ataque (AJ37), interceptación (JA37), reconocimiento en tierra (SF37), y marítimo (SH37), y entrenamiento (SK37) (foto Saab).

Unidades de vuelo de la Flygvapen

Saab JA 37 Viggen

Unidad	*Base*
F13 Ala	Norköpping
F17 Ala	Ronneby

Saab AJ37 Viggen

Unidad	*Base*
F6 Ala	Karlsborg
F7 Ala	Satenäs
F15 Ala	Söderhamn

Saab SH/SF37 Viggen

Unidad	*Base*
F13 Ala	Norrköpping
F17 Ala	Ronneby
F21 Ala	Luleå

Saab SK37 Viggen

Unidad	*Base*
F15 Ala	Söderhamn

Saab J35F Draken

Unidad	*Base*
F10 Ala	Västeras
F10 Ala	Ängelholm
F16 Ala	Uppsala

Saab J35D Draken

Unidad	*Base*
F4 Ala	Östersund
F21 Ala	Luleå

Saab Sk60A/B/C

Unidad	*Base*
F5 Ala	Ljungbyhed
F13 Ala	Malmslätt
F18 Ala	Tullinge
F20 Ala	Uppsala

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
F7 Ala	Satenäs

Douglas C-47

Unidad	*Base*
F7 Ala	Satenäs

Aérospatiale Caravelle

Unidad	*Base*
F13 Ala	Malmslätt

Kawasaki-Boeing KV-107-II

Unidad	*Base*
F17 Ala	Ronneby

Bristish Aerospace Bulldog

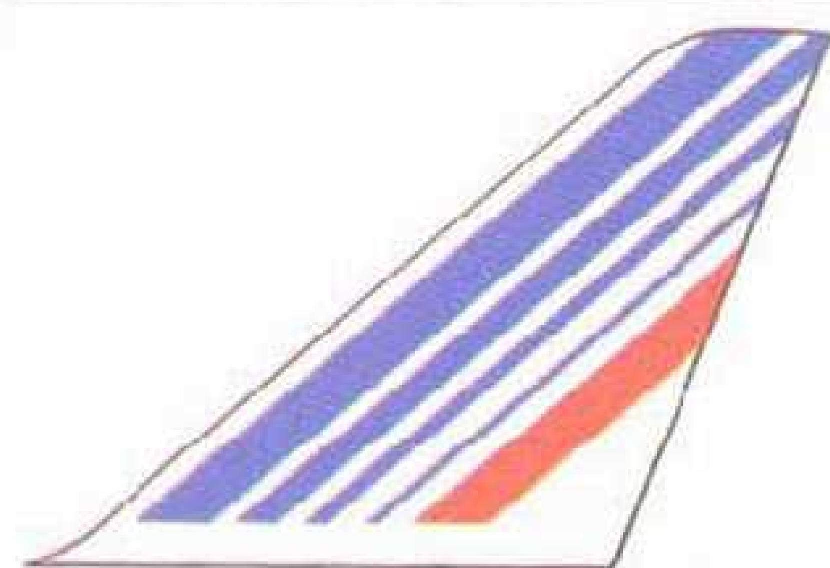
Unidad	*Base*
F5 Ala	Ljungbyhed

Saab J32D Lansen

Unidad	*Base*
F13 Ala	Malmslätt

Rockwell Sabreliner

Unidad	*Base*
varias	varias



Air France

Francia fue una temprana iniciadora en el campo de la explotación de aerolíneas comerciales; ya en 1919 formó varias compañías pioneras, la más importante de las cuales fue Lignes Aériennes Farman (posteriormente Compagnie Générale de Transports Aériens, o CGTA), que realizó el primer vuelo internacional del país, entre París y Londres, en 1919. Entre ese año y 1926 la CGTA amplió su red de vuelos a Bélgica, Alemania, Holanda y Escandinavia. Durante el mismo período de tiempo, la Compagnie France-Roumaine de Navigation Aérienne estableció líneas con los Balcanes, Checoslovaquia y Polonia, mientras que Lignes Aériennes Latécoère (LAT) exploraba las rutas hacia el África Occidental, llegando al sur hasta Dakar, y hacia América del Sur, a la espera del desarrollo de un enlace aéreo comercial a través del Atlántico Sur. Este objetivo se alcanzó en 1930. Durante esta época heroica de la aviación civil francesa, fueron establecidas otras rutas aéreas pioneras a través del Sahara y del África Central, llegando por el este hasta Tananarive (Madagascar).

En 1923, la compañía más importante entre las aerolíneas francesas era la Air-Union, formada por fusión de Compagnies des Messageries Aériennes y Grands Express Aériens. La Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA) volaba al este hasta Checoslovaquia y Turquía, mientras que la Air-Orient, subsidiaria de la Air-Union, estableció nuevas rutas en el Medio y Lejano Oriente; su red se extendía hasta Hong Kong y Saigón en 1938.

La fecha clave para la aviación civil francesa es 1933, cuando la CGTA, la CIDNA, la Air-Orient y la Air-Union se fusionaron para formar la Société Centrale pour l'Exploration des Lignes Aériennes; la compañía consolidada operó bajo el nombre de Air France, y adquirió el 30 agosto los activos de la Compagnie Générale Aéropostale (sucesora de la LAT). Air France tenía en ese momento 259 aparatos y una red de rutas de 37 980 km, por lo que inmediatamente se hicieron planes para la venta de sus aviones monomotores, la eliminación de rutas duplicadas, y el incremento de la frecuencia de su servicio donde fuera necesario. Las rutas nacionales fueron comercializadas por Air Bleu, filial de Air France, que en 1937 fue reorganizada radicalmente para mejorar el servicio postal interior francés. Justamente antes de estallar la II Guerra Mundial, se realizaron vuelos exploratorios con la intención de realizar servicios transatlánticos a Norteamérica vía las Azores y las Bermudas. Durante la II Guerra Mundial, los aparatos supervivientes de la Air France fueron evacuados de Francia hacia África del Norte al servicio de la causa aliada.

El servicio se reanudó en 1945, y en 1946 fue inaugurado el primer servicio transatlántico realizado por los Douglas DC-4 de la Air France Transatlantique. Esta compañía fue nacionalizada el 1.° enero 1946 como Société Nationale Air France, y el 16 junio 1948 se formó la actual Air France por fusión de la compañía madre con la Air Bleu y la Air France Transatlantique. La propulsión por turbinas fue introducida en 1953. Hasta este momento la red de la compañía se había expansionado hasta el punto de ser una de las principales en el mundo, con una serie de intrincadas rutas europeas complementadas por servicios de larga distancia a la mayor parte del mundo, excluida Australasia.



En 1981 Air France era, junto a British Airways, el único usuario de un reactor comercial supersónico, el Concorde.

Flota actual de Air France

Aérospatiale/BAe Concorde 101

N.° Reg	N.° Constr.	Notas
F-BTSC	203	ex F-WTSC
F-BTSD	213	ex F-WJAM,
F-BVFA	205	ex F-BVFA, N94FA
F-BVFB	207	ex F-BVFB, N97FB
F-BVFC	209	ex F-BVFC, N94FC
F-BVFD	211	ex F-BVFD, N94FD
F-BVFF	215	ex F-WJAN

Aérospatiale/Sud SE.210 Caravelle III

N.° Reg	N.° Constr.	Notas
F-BHRF	12	'Auvergne'
F-BHRI	17	'Bretagne'
F-BHRY	61	'Touraine'
F-BJTE	111	'Grenoble'
F-BOHA	242	'Comte de Nice'

Airbus Industrie A300B2-1C

N.° Reg	N.° Constr.	Notas
F-BVGA	005	ex F-WVGA
F-BVGB	006	ex F-WVGB
F-BVGC	007	ex F-WVGC
F-BVGD	010	
F-BVGE	011	
F-BVGF	013	
F-GBEA	050	ex F-WNDB
F-GBEB	102	
F-GBEC	104	

Airbus Industrie A300B4-2C

N.° Reg	N.° Constr.	Notas
F-BVGG	019	
F-BVGH	023	
F-BVGI	045	ex F-WNDA
F-BVGJ	047	ex F-WUAX

Airbus Industrie A300B4-203

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BVGK	070	
F-BVGL	074	
F-BVGM	078	
F-BVGN	100	
F-BVGO	129	
F-BVGP	145	
F-BVGQ	146	

Boeing 707-321C

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BYCN	19370	ex N460PA
F-BYCO	19373	ex N463PA
F-BYCP	19377	ex N474PA

Boeing 707-328B

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BHSV	18456	
F-BHSX	18457	
F-BHSY	18458	
F-BLCA	18685	
F-BLCD	18941	
F-BLCE	19291	
F-BLLB	18686	

Boeing 707-328C

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BLCC	18881	
F-BLCG	19521	
F-BLCH	19522	
F-BLCI	12723	
F-BLCK	19916	
F-BLGL	19917	

Boeing 727-228

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BOJA	19543	
F-BOJB	19544	
F-BOJC	19545	
F-BOJD	19546	
F-BOJE	19861	
F-BOJF	19862	
F-BPJG	19863	
F-BPJH	19864	
F-BPJI	19865	
F-BPJJ	20075	
F-BPJK	20202	
F-BPJL	20203	
F-BPJM	20204	
F-BPJN	20409	
F-BPJO	20410	
F-BPJP	20411	
F-BPJQ	20470	
F-BPJR	20538	
F-BPJS	20539	ex N1790B
F-BPJT	20540	ex N1781B

Boeing Advanced 727-228

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-GCDA	22081	ex N8288V
F-GCDB	22082	
F-GCDC	22083	
F-GCDD	22084	
F-GCDE	22085	
F-GCDF	22086	
F-GCDG	22087	
F-GCDH	22088	ex N8288V
F-GCDI	22089	

Boeing 747-128

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BPVA	19749	
F-BPVB	19750	
F-BPVC	19751	
F-BPVD	19752	
F-BPVE	20355	
F-BPVF	20376	
F-BPVG	20377	
F-BPVH	20378	
F-BPVL	20798	
F-BPVP	20954	
N28366	20800	
N28399	20543	
N28903	20541	
N40116	21141	
N63305	20799	

Boeing 747-228B

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BPVY	21745	
F-GCBA	21982	

Boeing 747-228B (SCD)

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BPVS	21326	
F-BPVT	21429	
F-BPVX	21731	
F-GCBC	22427	
N1252E	21537	
N1289E	22272	
N1305E	22428	
N18815	20887	

Boeing 747-228F (SCD)

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BPVR	21255	ex N1783B
F-BPVV	21576	
F-BPVZ	21787	

Fokker F-27 Friendship Mk 500

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BPUA	10369	ex PH-FMR
F-BPUB	10370	ex PH-FMS
F-BPUC	10373	ex PH-FMV
F-BPUD	10374	ex PH-FMW
F-BPUE	10377	ex PH-FMZ
F-BPUF	10378	ex PH-FNA
F-BPUG	10379	ex PH-FNB
F-BPUH	10382	ex PH-FNE
F-BPUI	10389	ex PH-FNM
	10528	
F-BPUJ	10390	ex PH-FNN
F-BPUK	10397	ex PH-FNV
F-BPUL	10398	ex PH-FNW
F-BSUM	10447	ex PH-FPX
	10506	
F-BSUN	10448	ex PH-FPY
F-BSUO	10449	ex PH-FPZ

Transall C-160P

N.° Reg.	N.° Constr.	Notas
F-BUFP	F-16	ex F-WUFP
F-BUFQ	F-47	ex F-WUFQ
F-BUFR	F-49	ex F-WUFR
F-BUFS	F-40	ex F-WUFS



Qantas

La Qantas Airways, ahora ya con más de 60 años de vida, efectuó su primer vuelo registrado en 1922; dos años antes había sido fundada como la Queensland and Northern Territory Aerial Services. En 1931 la QANTAS, en cooperación con la Imperial Airways británica, inauguró la ruta Inglaterra-Australia; esta cooperación se formalizó tres años más tarde, en 1934, cuando las dos compañías formaron la QANTAS Empire Airways para operar en el sector comprendido entre Singapur y Brisbane, empleando inicialmente para ello biplanos cuatrimotores de Havilland D.H.86. En 1938 aumentó la capacidad en vuelos de largo alcance de la QANTAS, al recibir seis hidrocanoas Short clase «C», especialmente proyectadas para operar en el Servicio del Correo Aéreo británico.

Las operaciones de QANTAS se vieron coartadas aunque no detenidas por la irrupción de la II Guerra Mundial. La contribución más significativa de esta compañía a la causa aliada durante este periodo fue la operación del sector este de la «ruta en herradura» que unía Gran Bretaña con Australasia, vía Durban en África del Sur. Los modelos principales empleados por QANTAS fueron dos tipos de la Consolidated: el anfibio Catalina y el avión terrestre de autonomía Liberator. El servicio normal se reemprendió, al finalizar la guerra, aunque el continuado interés de la compañía en las rutas de largo recorrido se subrayó al ceder gradualmente las rutas domésticas (nacionales) a la Trans-Australian Airlines a partir de 1946.

En 1947 el gobierno australiano adquirió la QANTAS y la BOAC, y la compañía nacionalizada llevó en adelante como distintivo la bandera del país. Ese mismo año la QANTAS empezó a recibir unidades del magnífico Lockheed Constellation, con el que volvió a inaugurarse el servicio con Londres (la ruta Canguro) en diciembre 1947. A partir de este momento el crecimiento fue continuo; en 1954 la compañía inició el servicio trans-Pacífico, al hacerse cargo de la línea Sidney - Fidji - Honolulu - San Francisco - Vancouver de la British Commonwealth Pacific Airlines. Todavía aumentó más su capacidad al introducir, como complemento de los Super Constellation empleados hasta el momento, los turborreactores Boeing 707 y los Lockheed Electra a turbohélice. Su actual nombre, Qantas Airways, fue adoptado en agosto de 1967. Actualmente la compañía opera con una extensa red de líneas a través del Pacífico y del Lejano Oriente. La especialización de esta compañía en vuelos de larga distancia se demuestra por la naturaleza de su flota; de sus 25 aviones en servicio o bajo pedido, 24 son Boeing 747-200.



En su primera época, la Qantas utilizaba el Avro 504 K, que aparece en la fotografía, en viajes de placer por tres guineas el paseo, para financiar sus líneas regulares (foto Qantas).



La Qantas utiliza el Boeing 747SP en los vuelos entre Australia y la costa occidental americana, sin necesidad de paradas para repostar (foto Qantas Airways).

Flota actual de la Qantas Airways

Boeing 747-238B

N.º reg.	N.º constr.	Nombre
VH-EBA	20009	City of Canberra
VH-EBB	20010	City of Melbourne
VH-EBC	20011	City of Sydney
VH-EBD	20012	City of Perth
VH-EBE	20534	City of Brisbane
VH-EBF	20535	City of Adelaide
VH-EBG	20841	City of Hobart
VH-EBH	20842	City of Newscastle
VH-EBI	20921	City of Darwin
VH-EBJ	21054	City of Geelong
VH-EBK	21140	City of Wollongong
VH-EBL	21237	City of Townsville
VH-EBM	21352	City of Parramatta
VH-EBN	21353	City of Albury
VH-EBO	21657	City of Elizabeth
VH-EBP	21658	City of Fremantle
VH-EBQ	22145	City of Bunbury
VH-EBR	22614	City of Dubbo

Bajo pedido
Para entrega a fines de 1981

VH-EBS	22616

Boeing 747-238B (SCD)

N.º reg.	N.º constr.	Nombre
VH-ECA	21354	City of Sale
VH-ECB	21977	City of Swan Hill
VH-ECC	22615	City of Shepparton

Boeing 747SP-38

N.º reg.	N.º constr.	Nombre
VH-EAA	22495	City of Gold Coast Tweed

Bajo pedido para entrega en 1982

VH-EAB	22672

British Aerospace (HS) 125-3B

N.º reg.	N.º constr.	
VH-ECE	25062	(entrenamiento)



Olympic

Technical and Aeronautical Exploitations Co. se fundó en 1951 como consecuencia de la fusión de la Aeroporike Metaphore Ellados, la Hellas y la TAE. Los servicios se limitaban fundamentalmente a un radio local, pero la compañía no prosperó. La causa principal de sus problemas era la obsolescencia de su flota, unida a la falta de disponibilidades de capital que impedía comprar aviones de línea más modernos para remediar la situación. En 1955 se nacionalizó la compañía, pero tampoco esto mejoró las cosas, pese al incremento de capital.

Ante ese estado de cosas, el magnate naviero Aristóteles Onassis se ofreció a comprar la TAE, y a inyectar en ella nuevo capital y dirección, para crear una compañía de transporte nacional eficaz en nombre del gobierno griego. La oferta fue aceptada, y Onassis recibió una concesión por cincuenta años, que incluía la explotación en exclusiva de los vuelos nacionales. Una de las primeras prioridades de la firma, rebautizada como Olympic Airways, fue la jubilación de sus anticuados Douglas DC-4 y su reemplazo por el más moderno DC-6B arrendado a la UAT (Union Aéromaritime de Transport), mientras se producía la entrega de otros aviones más avanzados se dedicó una atención especial a la red de vuelos de la Olympic, que se concentró en las rutas europeas y mediterráneas antes de abrirse a servicios de mayor alcance. Hacia 1961, la flota de la Olympic había sido modernizada radicalmente; utilizaba cuatro de Havilland Comet 4 B, cuatro DC-6B, dos DC-4 y 13 DC-3 para servicios locales, y esperaba la entrega de dos Douglas DC-8. Los Comet no eran propiedad de la Olympic, sino tomados en préstamo de la BEA (British European Airways), compañía con la que en 1960 se estableció una estrecha relación de cooperación.

Siguió luego un periodo de firme crecimiento y rentabilidad, hasta la subida de los precios del combustible. Cuando esto ocurrió, las pérdidas aumentaron y en diciembre de 1974 Onassis se retiró de la Olympic. A partir de entonces, la compañía permaneció inactiva hasta que se procedió a su reorganización. En agosto de 1975, el gobierno griego y Onassis llegaron a un acuerdo, por el que el Estado se hacía cargo de la propiedad total de la Olympic Airways, que había reiniciado sus operaciones en enero de ese año, con una red que enlazaba unos 25 puntos en Africa, Asia, Australia, Europa y América del Norte. Hacia 1978 Olympic volvió a encontrarse en dificultades; en diciembre se firmó un acuerdo con la Swissair para proceder a la administración y posterior reorganización de la compañía. La principal subsidiaria de la Olympic es Olympic Aviation, fundada en 1971 para operar helicópteros y aviones ligeros en funciones de taxi aéreo, y vuelos charter.



Un avión de línea clásico desde todos los puntos de vista, el Boeing 707 se halla todavía en servicio en todo el mundo. La flota de la Olympic Airways cuenta con seis aviones de este tipo (foto Olympic Airways).

Flota actual de la Olympic Airways

Aérospatiale SA.318C Alouette II

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-HAH	2042	
SX-HAI	2230	
SX-HAN	2352	

Airbus Industrie A300B4-102

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-BEB	046	Odysseus
SX-BEC	056	Achilleus
SX-BED	058	Telemachos
SX-BEE	103	Nestor
SX-BEF	105	Aias
SX-BEG	148	Diomides

Bajo pedido
dos unidades a entregar en 1982

Boeing 707-351C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-DBO	19164	City of Lindos
SX-DBP	19163	City of Thebes

Boeing 707-384B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-DBE	20035	City of Pella
SX-DBF	20036	City of Mykenae

Boeing 707-384C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-DBC	18950	«City of Knossos»
SX-DBD	19760	«City of Sparta»

Boeing 720-051B*

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-DBG	18352	«Axios River»
SX-DBH	18353	«Acheloos River»
SX-DBI	18355	«Pinios River»
SX-DBK	18356	«Strimon River»
SX-DBL	18420	«Evros River»

*todos en venta

Boeing 727-284

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-CBA	20003	«Mount Olympos»
SX-CBB	20004	«Mount Pindos»
SX-CBC	20005	«M. Parnassos»
SX-CBD	20006	«Mount Helikon»
SX-CBE	20201	«Mount Athos»
SX-CBF	19536	«Mount Taygetos»

Boeing 737-284 Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-BCA	21224	«Apollo»
SX-BCB	21225	«Hermes»
SX-BCC	21301	«Hercules»
SX-BCD	21302	«Hephaestos»
SX-BCE	22300	«Dionysos»
SX-BCF	22301	«Poseidon»
SX-BCG	22338	«Phoebos»
SX-BCH	22339	«Triton»
SX-BCI	22343	«Proteus»
SX-BCK	22400	«Nereus»
SX-BCL	22401	«Atlas»

Boeing 747-284B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
Sx-OAA	20742	«Olympic Zeus»
SX-OAB	20825	«Olympic Eagle»

Britten-Norman (Pilatus) Islander

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-BBS	621	«Isle of Kythira»

NAMC YS-11A-520*

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-BBG	2136	«I. of Kephallonia»
SX-BBH	2137	«Isle of Ithaka»
SX-BBI	2143	«I. of Samothraki»
SX-BBK	2144	«I. of Zakynthos»
SX-BBL	2145	«Isle of Delos»
SX-BBP	2153	«Isle of Andros»

*todos en venta

Piper PA-23-250 Aztec E

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SX-BDL	23-7305081

Piper PA-28-140 Cherokee E

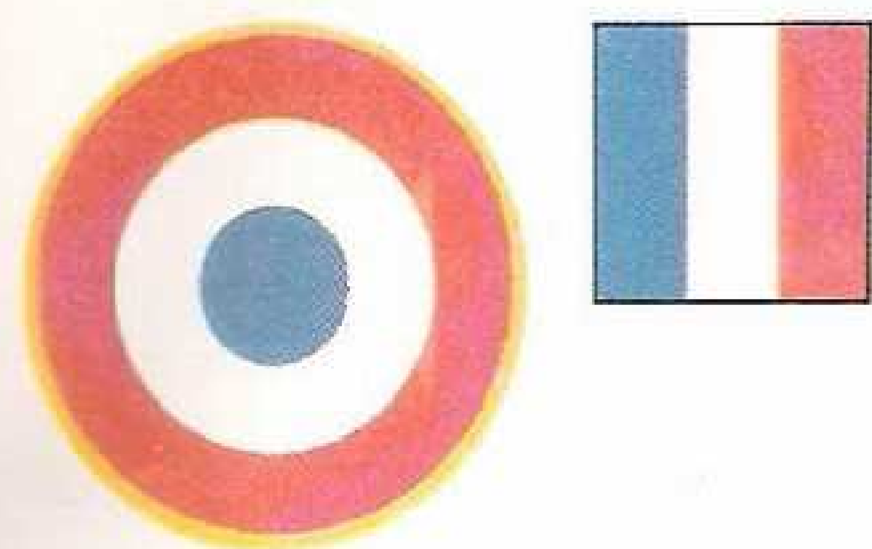
N.º Reg.	*N.º Constr.*
SX-BDK	28-7325010
SX-BDM	28-7325007

Shorts 330

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-BGA	SH-3043	«Isle of Pathos»
SX-BGB	SH-3048	«I. of Kastelorizo»
SX-BGC	SH-3065	«Isle of Pavos»
SX-BGD	SH-3066	«Isle of Naxos»

Shorts Skyvan 3

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SX-BBN	SH-1869	«Isle of Mykonos»
SX-BBO	SH-1870	«Isle of Skiathos»



Francia (1)

Por su fervoroso sentimiento nacional, su poderío militar y su postura de paladín de la independencia europea, Francia se ha convertido en una voz que se escucha con atención en todo el mundo. El actual gobierno socialista parece dispuesto a nacionalizar algunas de las mayores compañías del país, incluida la industria armamentista; Francia mantiene, por otra parte, su propia fuerza nuclear de disuasión, y está llevando adelante un ambicioso programa espacial dirigido a situar a Europa cerca de la primera línea en la carrera espacial. En el campo de la Defensa, la industria francesa no sólo se autoabastece, sino que obtiene grandes beneficios con la exportación. Las Fuerzas Aéreas (Armée de l'Air) están equipadas casi en su totalidad con aviones construidos en Francia, desde la famosa familia de los reactores de combate Dassault Mirage hasta los pequeños Mudry CAP de entrenamiento primario.

La unidad operativa básica se conoce como *escadron* (escuadrón), un máximo de cuatro *escadrons* forman una *escadre* (ala). Seis escuadrones (dos alas) de bombarderos estratégicos bassault Mirage IVA de largo alcance, unos 45 aviones en total, apoyados por 11 cisternas Boeing KC-135F, forman el elemento aeroportador de la fuerza nuclear francesa.

En funciones de defensa aérea, el CAFDA (ver cuadro) cuenta con dos escuadrones de Mirage IIIC, complementados por seis unidades con el más reciente Mirage F.1C, de los que se encuentran en servicio o bajo pedido 250 aparatos. Para misiones de interceptación, estos aviones están armados con el misil aire-aire de largo alcance Matra Super 530, y el misil de alcance menor R550 Magic, para combate evolucionante.

El CATac, el elemento táctico en la fuerza aérea, utiliza el cazabombardero Mirage IIIE y el avión de ataque SEPECAT Jaguar, que equipan un total de 13 escuadrones. A principios de 1984 han entrado en servicio para la Armée de l'Air los primeros de un total programado de 400 Mirage 2000, que reemplazarán a los Mirage III en la función de cazabombarderos. Se han construido cinco prototipos de este avión de combate con ala delta.

La principal base de reconocimiento de la Armée de l'Air es la de Estrasburgo, lugar a partir del cual dos escuadrones de Mirage IIIR (equipados con cámaras, sensores y radar), llevaban a cabo las misiones tácticas de apoyo de las fuerzas de aire y de tierra. En julio de 1983 estos aparatos fueron reemplazados por los nuevos Mirage F.1CR.

Las misiones de transporte están a cargo de tres escuadrones de bimotores Transall C.160 y una flota de los más antiguos y familiares Nord Noratlas. Para reemplazarlos está en proceso de fabricación una partida de 25 C.160 de autonomía aumentada en virtud de su mayor capacidad de combustible y posibilidades de reabastecimiento en vuelo. Para desempeñar las misiones de abastecimiento de largo alcance entre Francia y sus bases en el Pacífico se utilizan cuatro McDonnell Douglas DC-8, tres de los cuales se han convertido en versiones de carga. Otras unidades cumplen misiones de enlace, contramedidas electrónicas y transporte VIP.

El entrenamiento de los pilotos comienza en el pequeño Mudry CAP 10, a partir del cual los estudiantes pasan al nuevo Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet, antes de recibir cursos de conversión en los tipos de primera línea en unidades operativas de conversión. La Armée de l'Air y la Marina están recibiendo 41 aviones de entrenamiento bimotores brasileños EMBRAER EMB-121 Xingu, a fin de reemplazar a los actuales Dassault Flamant, que se han mantenido en servicio desde los años cincuenta.

Además de las unidades citadas en la lista adjunta, la Armée de l'Air cuenta con una serie de pequeñas unidades de apoyo y comunicaciones que utilizan reactores Morane Paris y aviones con motor de émbolo Holste Broussard en misiones de enlace. La fuerza de helicópteros de la Armée de L'Air totaliza aproximadamente 100 aparatos (Aérospatiale Puma, Alouette II y Alouette III), que se utilizan en tareas de enlace y SAR.



Dassault Mirage IVA de las Fuerzas Aéreas Estratégicas. Francia utiliza seis escuadrones de estos aviones, que constituyen el elemento aeroportador de su fuerza nuclear.

Unidades de vuelo de la Armée de l'Air

Forces Aériennes Estratégiques (Fuerzas aéreas estratégicas)

Dassault Mirage IVA

Unidad	*Base*
EB 91 y 94	Mont-de-Marsan, Cazaux, Orange, Avord, St Dizier, Luxeuil

Boeing KC-135F

Unidad	*Base*
EB 93	Mont-de-Marsan, Cazaux, Orange, Avord, St Dizier, Luxeuil

Commandement Air des Forces de Defence Aérienne (CAFDA) (Mando de las Fuerzas de Defensa Aérea)

Dassault-Breguet Mirage F.1C

Unidad	*Base*
EC5	Orange
EC12	Cambrai
EC30	Reims

Dassault-Breguet Mirage F.1B

Unidad	*Base*
ECT3	Orange

Dassault-Breguet Mirage IIIC

Unidad	*Base*
EC10	Creil

Commandement Aérien Tactique (CATac) (Mando Aéreo Táctico)

Dassault-Breguet Mirage 2000

Unidad	*Base*
EC2	Dijon

Dassault-Breguet Mirage IIIE

Unidad	*Base*
EC2	Dijon
EC4	Luxeuil

Dassault-Breguet Mirage SF/IIIE

Unidad	*Base*
EC13	Colmar

Dassault-Breguet Mirage F.1CR

Unidad	*Base*
ER33	Strasbourg

SEPECAT Jaguar A/E

Unidad	*Base*
EC3	Nancy
EC4	Bordeaux
EC7	St Dizier
EC11	Toul-Rosières

Dassault-Breguet Alpha Jet E

Unidad	*Base*
EC8	Cazaux

Commandement du Transport Aérien Militaire (CoTAM) (Mando de Transporte Aéreo Militar)

Aérospatiale C.160 Transall

Unidad	*Base*
ET 61	Orléans

Nord Noratlas

Unidad	*Base*
ET63	Toulouse
ET64	Evreux

McDonnell Douglas DC-8-51/62

Unidad	*Base*
ET60	Roissy
EDC51	Evreux

Aérospatiale Caravelle

Unidad	*Base*
ET1/60	Villacoublay
ET64	Evreux

Nord Frégate

Unidad	*Base*
ET64	Evreux
ET65	Villacoublay

Dassault Falcon 20/50

Unidad	*Base*
ET1/60	Villacoublay
ET65	Villacoublay

Commandement des Ecoles de l'Armée de l'Air (Mando de Escuelas de la Armée de l'Air)

Dassault-Breguet Alpha Jet E

Unidad	*Base*
GI314	Tours

Aérospatiale Magister

Unidad	*Base*
GI312	Salon
GE315	Cognac

Dassault Flamant III

Unidad	*Base*
GE316	Toulouse

Mudry CAP 10

Unidad	*Base*
GE307	Clermont-Ferrand



EE UU (1)

Los niveles de mando superiores

Los 9 000 aviones y más de 750 000 personas, entre militares y civiles, de las Fuerzas Aéreas de EE UU (USAF) componen la organización más poderosa y mayor, con mucha diferencia, entre las del mundo occidental. El mando y control de todos estos efectivos requiere una estructura extremadamente compleja que, al igual que la de los otros dos elementos principales de las fuerzas armadas norteamericanas (la US Navy y la US Army), está situada bajo el control total del presidente, en su papel de comandante en jefe. Sin embargo, el mando cotidiano de la Fuerza Aérea de EE UU corresponde al Cuartel General de la USAF, emplazado en el edificio del Pentágono, en Washington DC.

Subordinado al Departamento de la Fuerza Aérea, que es uno de los tres elementos del mismo rango del Departamento de Defensa (los dos restantes son el Departamento del Ejército y el Departamento de la Marina), el Cuartel General de la USAF se responsabiliza, de hecho, de la política y planificación, dejando el control rutinario de los activos operacionales en manos de toda una serie de mandos singularizados, tales como el Mando Aéreo Estratégico, el Mando de Transporte Aéreo Militar y el Mando de Entrenamiento del Aire, que serán estudiados con más detalle en otro lugar.

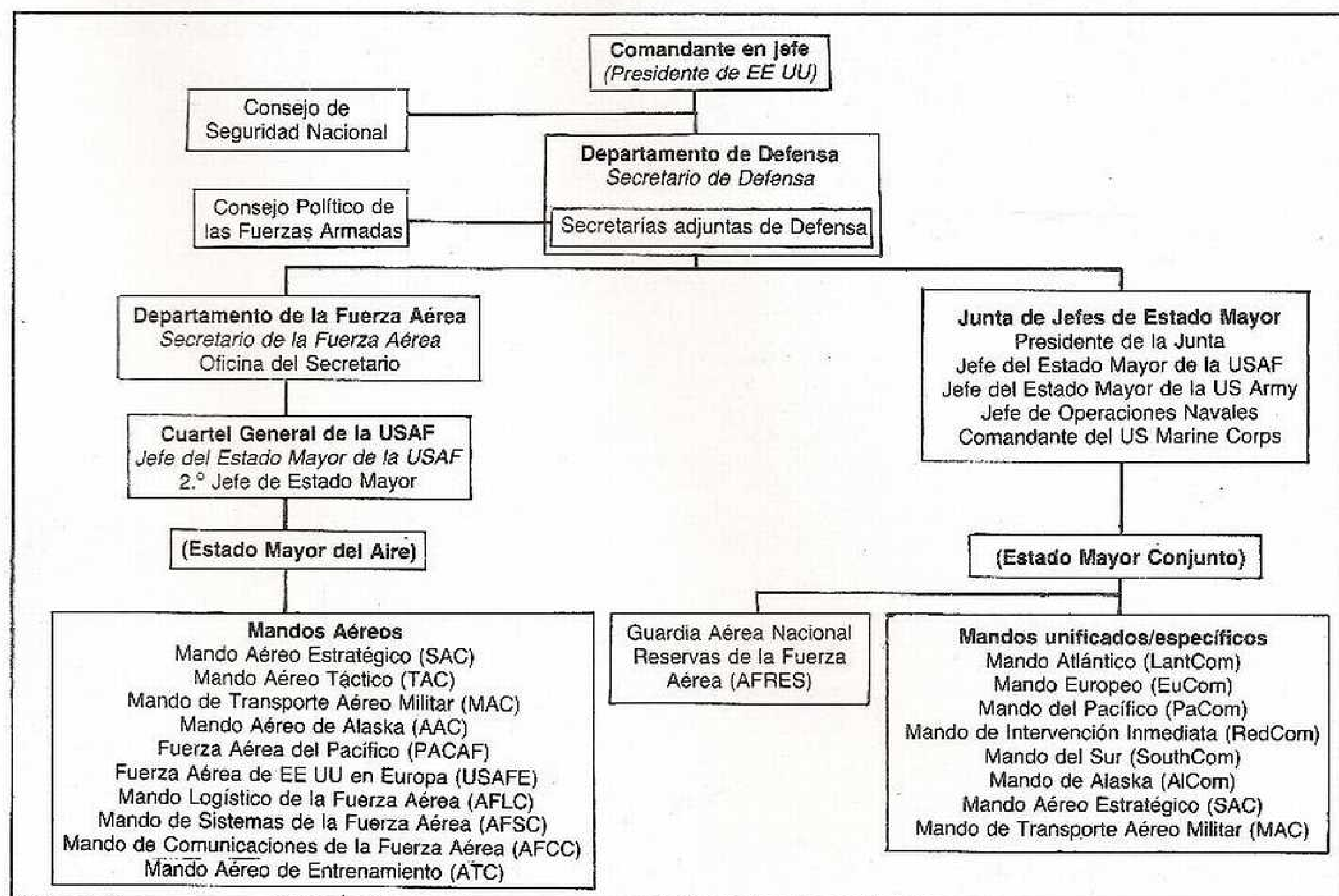
Es curioso observar que en los niveles superiores del mando, muchos puestos están ocupados por personal civil. Como ejemplo de lo anterior puede citarse que en el Departamento de la Fuerza Aérea, el Secretario de la Fuerza Aérea es siempre un civil; actualmente cubre este puesto Hans M. Mark, que dispone de una considerable plantilla de ayudantes civiles. En el siguiente nivel se encuentra el Cuartel General de la USAF que, por el contrario, es una agencia esencialmente compuesta por personal militar, y dirigida actualmente por el general Lew Allen Jr. Sin embargo, por su papel de jefe de Estado Mayor de la USAF, las actividades del general Allen se centran principalmente en su intervención en la Junta de Jefes de Estado Mayor, cuyos asuntos son, lógicamente, prioritarios; de aquí que sea el vice jefe de Estado Mayor quien en realidad se ocupe del control cotidiano de la USAF, emitiendo directrices para los distintos mandos principales, para la Reserva de la Fuerza Aérea y para la Guardia Aérea Nacional, cuyos cuarteles generales se hallan localizados en bases de la Fuerza Aérea en activo.

La mayor parte de las órdenes circulan a través de estos canales pero, en determinadas circunstancias, pueden seguir un camino alternativo que también merece alguna atención ya que, en el pasado, ha demostrado ser tan importante como controvertido. Durante la II Guerra Mundial, EE UU adoptó la idea de las fuerzas unidas y de los mandos unificados, y esa práctica ha continuado sin modificar esencialmente hasta el presente. La responsabilidad del mando unificado ante la Secretaría de Defensa corresponde a un cuerpo llamado Junta de Jefes de Estado Mayor, formado por los jefes de mayor antigüedad de cada una de las armas que componen las Fuerzas Armadas de EE UU. En pocas palabras, este mando abarca normalmente unidades tomadas de dos o más servicios militares; de aquí la palabra «unificado», a pesar de que el SAC, MAC y TAC, como mandos «específicos» pueden también ser directamente responsables ante la Junta de Jefes de Estado Mayor.

Este método de doble control ha demostrado en el pasado que tiene inconvenientes serios; quizás el incidente más ampliamente publicado y criticado haya sido la orden de bombardear Camboya en 1969. La orden partió del presidente y del secretario de Defensa vía Junta de Jefes, de forma que el conducto jerárquico normal fue obviado y el secretario de la USAF, Robert C. Seamans Jr., permaneció ignorante del desarrollo de los hechos durante bastante tiempo.

A nivel operativo, los distintos mandos delegan el control a Fuerzas Aéreas individualmente numeradas, cada una de las cuales es responsable normalmente de las actividades desarrolladas en un área geográfica específica: en estas áreas el mando corresponde a las concretas unidades de vuelo, normalmente organizadas en Alas (Wings) o Grupos (Groups) que controlan las actividades de entre dos a seis escuadrones. En algunos mandos, como el SAC, existe la División Aérea (Air Division) como escalón intermedio en esta cadena de mando, pero ya no suele utilizarse y de hecho va desapareciendo en muchas unidades, como medida económica para la mayor fluidez del mando y el control en los niveles superiores del mando.

Uno de los seis Boeing E-4B empleados como puestos de mando avanzados aerotrasportados de la Fuerza Aérea de EE UU. En un caso de grave emergencia, estos aviones albergarían al poder ejecutivo (foto Boeing).







Francia (2)



Cazabombardero embarcado Dassault-Breguet Étendard al servicio de la *Aéronautique Navale*. Se hallan bajo pedido un total de 71 unidades, que serán destinadas a la base de Landivisiau y a bordo del portaviones *Clemenceau*.

La Armada francesa

Dos portaviones de 27 300 tm —el *Clemenceau* y el *Foch*, los dos buques insignia de la Armada francesa— transportan por sí solos una fuerza aérea de ataque y antisubmarina que puede compararse a la de cualquier otro país de Europa occidental. Las principales zonas de operación de estos buques son el Atlántico y el Mediterráneo. La importancia que Francia les concede ha quedado demostrada por la reciente decisión de sustituirlos a partir de los años noventa por dos buques de propulsión nuclear, el primero de ellos actualmente en fase de proyecto.

La *Aéronavale* utiliza el Dassault-Breguet Super Étendard (pedidos 71) en funciones de ataque, el Breguet Alizée (39 en servicio) para misiones antibuque con aviones de ala fija, y el Aérospatiale Super Frelon (por lo menos 20) y el Aérospatiale Lynx (40 en servicio o bajo pedido) en misiones antibuque para helicópteros. Las misiones de patrulla marítima de larga distancia están encomendadas a 35 bimotores Atlantic desarrollados en los años sesenta por un consorcio internacional bajo la dirección de la compañía francesa Breguet. Como complemento de esa fuerza, está en curso de fabricación una versión más sofisticada del Atlantic, conocida como Atlantic Nouvelle Génération, con un equipo más avanzado de detección submarina. La *Aéronavale* ha pasado pedido para 42 unidades, y las primeras entregas tendrán lugar en 1986. Se espera que para entonces el último de los anticuados Lockheed P-2 Neptune en servicio ya habrá sido retirado; de hecho, ya en 1984 los aviones con base en el Pacífico serán reemplazados por cinco Dassault-Breguet Falcon Guardian.

Además de las unidades enumeradas en la lista adjunta, existen unidades de enlace, con base en el Pacífico, para apoyo del programa de experimentación nuclear francés. El entrenamiento de las tripulaciones navales se halla a cargo de la *Armée de l'Air*, a excepción del apontaje y tareas de conversión; mientras que el entrenamiento básico en helicópteros es llevado a término por el Ejército francés.

El Ejército francés

La *Aviation Legère de L'Armée de Terre* (ALAT) constituye los «ojos» aéreos del Ejército francés. Al igual que muchos otros cuerpos aéreos de los ejércitos de otros países del mundo, se equipa con helicópteros para misiones de enlace, reconocimiento y contracarro; los modelos principales en servicio son los Aérospatiale Alouette II y III, Gazelle y Puma. Los Alouette III y los Gazelle, armados con misiles SS.11 y HOT respectivamente, componen las fuerzas contracarro de la ALAT que, cuando las entregas de los Gazelle hayan finalizado en 1982, dispondrán de un total combinado de unos 250-300 aparatos. Los Gazelle también operan en misiones de cometidos generales, junto al anterior Alouette II, del que hay en servicio 190 ejemplares.

La ALAT está dividida en seis *Régiments d'Helicoptères de Combat* (RHC), cada uno de los cuales dispone de siete *escadrilles*, con la siguiente composición: dos unidades de reconocimiento equipadas con Gazelle, tres unidades anticarro con Alouette III o Gazelle, y dos unidades de transporte con Puma. Dos regimientos están asignados a cada uno de los I y II *Corps d'Armée*, el quinto se halla destinado al III Corps, y el regimiento restante se mantiene en reserva. Además, cada Corps dispone de un *Groupe d'Helicoptères Légères* (GHL) compuesto por 30 Gazelle para cometidos generales, y hay emplazado un GHL compuesto por 20 helicópteros ligeros en cada una de las seis regiones militares francesas.

Solamente están en servicio con la ALAT dos tipos de ala fija, el Cessna O-1 Bird Dog y el Holste Broussard, en un número que asciende a 35 y 16 unidades, respectivamente.

Unidades de vuelo del Ejército francés

Régiment d'Helicoptères de Combat

Aérospatiale Gazelle

Unidad	*Base*
1 RHC	Phalsbourg
2 RHC	Freiburg
3 RHC	Etain
4 RHC	Trier
5 RHC	Pau
6 RHC	Compiègne

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
1 RHC	Phalsbourg
2 RHC	Freiburg
3 RHC	Etain
4 RHC	Trier
5 RHC	Pau
6 RHC	Compiègne

Aérospatiale Puma

Unidad	*Base*
1 RHC	Phalsbourg
2 RHC	Freiburg
3 RHC	Etain
4 RHC	Trier
5 RHC	Pau
6 RHC	Compiègne

Groupe d'Helicópteres Légères

Aérospatiale Gazelle

Unidad	*Base*
1 GHL	Mureaux
2 GHL	Lesquin
3 GHL	Rennes
4 GHL	Bordeaux
5 GHL	Corbas
6 GHL	Nancy

Aérospatiale Alouette II

Unidad	*Base*
1 GHL	Mureaux
2 GHL	Lesquin
3 GHL	Rennes
4 GHL	Bordeaux
5 GHL	Corbas
11 GHL	Nancy

Unidades de vuelo de la Armada francesa

Unidades de combate

Dassault Super Étendard

Unidad	*Base*
Flot. 11F, 14F	Landivisiau
Flot. 17F	Hyères

Dassault Étendard IVP

Unidad	*Base*
Flot. 16F	Landivisiau

LTV F-8E (FN) Crusader

Unidad	*Base*
Flot. 12F	Landivisiau

Breguet Alizé

Unidad	*Base*
Flot. 4F	Lann Bihoué
Flot. 6F	Nîmes-Garons

Breguet Atlantic

Unidad	*Base*
Flot. 21F, 22F	Nîmes-Garons
Flot. 23F, 24F	Lann Bihoué

Lockheed SP-ZH Neptune

Unidad	*Base*
Flot. 25F	Lann Bihoué

Aérospatiale Super Frelon

Unidad	*Base*
Flot. 32F	Lanveoc-Poulmic
Flot. 33F	Saint Mandrier

Westland/Aérospatiale Lynx

Unidad	*Base*
Flot. 31F	Saint Mandrier
Flot. 34F, 35F	Lanveoc-Poulmic

Unidades de segunda línea

Breguet Alizé

Unidad	*Base*
Esc. 59S	Hyères

Fouga Zéphyr

Unidad	*Base*
Esc. 59S	Hyères

Piper Navajo

Unidad	*Base*
Esc. 2S	Lann Bihoué
Esc. 3S	Hyères

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
Esc. 22S, 23S	Lanveoc-Poulmic/ Saint Mandrier

Dassault Falcon 10/10MER

Unidad	*Base*
Esc. 3S	Hyères
SRL	Landivisiau/ Hyères

Douglas C-47

Unidad	*Base*
Esc. 56S	Nîmes-Garons

Dassault Étendard IVM

Unidad	*Base*
Esc. 59S	Hyères

Nord 262

Unidad	*Base*
Esc. 2S	Lann Bihoué
Esc. 3S	Hyères
Esc. 55S	Aspretto (Córcega)

Aérospatiale Rallye 100

Unidad	*Base*
SES	Saint Raphael

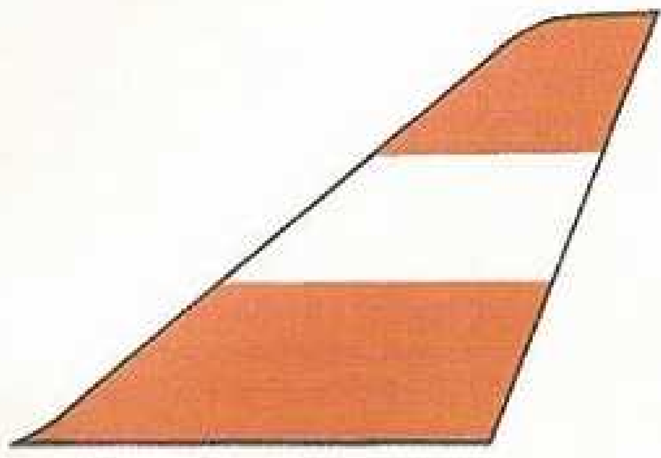
Mudry CAP-10

Unidad	*Base*
SIV	Saint Raphael

EMBRAER EMB-121 Xingu

Unidad	*Base*
—	entrega en 1982

Austrian Airlines



AUA y Österreichische Luftverkehrs AG son nombres alternativos de Austrian Airlines, fundada el 30 de setiembre de 1957. La compañía se creó por fusión de dos aerolíneas anteriores, Air Austria y Austrian Airways, ninguna de las cuales había iniciado todavía sus operaciones. Austrian Airlines adoptó el mismo nombre de una predecesora de la preguerra, absorbida el 1.° de enero de 1939 por Lufthansa.

El 23 de febrero de 1960 la compañía recibió su primer pedido, un Vickers Viscount (registrado como OE-LAF); hasta ese momento, operaba con cuatro Viscount 779 alquilados a la Fred Olsen Air Transport. El primer servicio se realizó entre Viena y Londres, vía Zurich, el 31 de marzo de 1958. Para cubrir la rápida expansión de su red de vuelos, Austrian Airlines adquirió, el 29 de octubre de 1962, varios Sud-Aviation Caravelle VIR, el primero de los cuales (registrado como OE-LCA y bautizado *Wien*) fue entregado el 18 de febrero de 1963.

El 30 de abril de 1966, AUA recibió el primero de sus dos Hawker Siddeley HS 748 con destino a sus vuelos nacionales, así como para vuelos a países vecinos. Estos aviones operaron hasta que el último se vendió el 6 de setiembre de 1970.

El 1.° de abril de 1969 la compañía alquiló un Boeing 707-329 a Sabena. Fue registrado como OE-LBA, y empleado en la ruta de Nueva York hasta el año 1971, en que fue devuelto a la compañía propietaria. El 10 de junio de 1971, se recibió el primer Douglas DC-9-32, registrado como OE-LDA, y las subsiguientes entregas permitieron que la flota de Caravelle pudiera ser progresivamente retirada del servicio. El último vuelo con un Caravelle tuvo lugar el 26 de julio de 1972.

Austrian Airlines alquiló, el 24 de setiembre de 1973, un Douglas DC-8-73CF, registrado como OE-IBO. Este avión fue empleado para vuelos con carga entre Viena y Hong Kong; el primer servicio se efectuó el 29 de setiembre de 1973, y el avión cubrió esta ruta hasta el 5 de diciembre de 1974 en que fue devuelto a Overseas National Airways.

El 25 de agosto de 1975 la compañía recibió su primer Douglas DC-9-51, que entró a prestar servicio a principios del siguiente mes. Actualmente está a punto de entrega el último ejemplar solicitado de una serie de Douglas DC-9-81, el primero de los cuales llegó a Viena el 3 de octubre de 1980 y fue registrado como OE-LDR. Estos dos nuevos modelos de avión sustituirán progresivamente a los Douglas DC-9-32, vendidos a la Texas International.

La empresa subsidiaria Austrian Airtransport se constituyó en 1964, para desarrollar servicios charter y touring, empleando aviones cedidos por la compañía madre. Otra subsidiaria es la Austrian Air Services, que opera en servicios locales mediante aviones Swearingen SA 226 Metro, el primero de los cuales fue entregado en Viena el 25 de enero de 1980.

Los servicios de transporte de pasajeros y carga de AUA enlazan Viena, Graz, Linz, Klagenfurt y Salzburgo con 38 ciudades y 28 países de la Europa oriental y occidental y del Oriente Medio.

Austrian Airlines recibirá en 1986-87 dos ejemplares Airbus Industrie A310-220, que empleará en sus rutas europeas de gran densidad.

La serie 30 introdujo un «alargamiento» importante en la familia de los McDonnell Douglas DC-9, con un fuselaje 4,60 m más largo que el de la Serie 10. Austrian Airlines posee una flota de 21 DC-9 (foto Austrian Airlines).

Flota actual de Austrian Airlines

Cessna 310R

No. Reg.	*No. Constr.*
OE-FCK	310R-1837
OE-FCM	310R-1839

(para entrenamiento de tripulaciones)

McDonnell Douglas DC-9-32

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
OE-LDD*	47539	Steiermark
OE-LDE*	47531	Oberösterreich
OE-LDF	47458	Salzburg
OE-LDG	47484	Tirol
OE-LDH	47555	Vorarlberg
OE-LDI	47559	Bregenz

*vendidos a Texas International en 1982

McDonnell Douglas DC-9-51

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
OE-LDK	47651	Graz
OE-LDL	47652	Linz
OE-LDM	47726	Klagenfurt
OE-LDN	47735	Innsbruck
OE-LDO	47756	Eisenstadt

McDonnell Douglas DC-9-81

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
OE-LDP	48015	Wien
OE-LDR	48016	Niederösterreich
OE-LDS	48017	Burgenland
OE-LDT	48018	Karnten
OE-LDU	48019	Steiermark

Bajo pedido

OE-LDV	48020	Oberösterreich
OE-LDW	48059	Salzburg
OE-LDX	48021	Tirol
OE-LDY	48022	Vorarlberg
OE-LDZ	desconocido	

Airbus Industrie A310-220

Bajo pedido dos aviones a entregar en 1986-87



EE UU (5)

Fuerzas Aéreas de EE UU en Europa

Las Fuerzas Aéreas de EE UU en Europa (USAFE) dirigen sus operaciones desde unas 20 bases aéreas, y en la actualidad controlan las actividades de unos 650 aviones, la mayor parte de los cuales está bajo la dirección de la OTAN. Después de varios años de escasas novedades en su equipo, las USAFE han sido recientemente objeto de una modernización considerable, y el proceso continúa en nuestros días con nuevas entregas de Fairchild A-10A Thunderbolt II, McDonnell Douglas F-15 Eagle y General Dynamics F-16 Fighting Falcon.

Las USAFE estan constituidas por tres fuerzas aéreas independientes y subordinadas, cada una de ellas responsable de una determinada zona geográfica. La 3.ª Fuerza Aérea tiene su cuartel general en Gran Bretaña; la 16.ª Fuerza Aérea controla las operaciones en Italia, Grecia, España y Turquía desde su cuartel general en Torrejón; y la 17.ª Fuerza Aérea, la mayor de las tres, está concentrada en Alemania Occidental, con un escuadrón de F-15 Eagle estacionado en los Países Bajos.

Durante muchos años, los McDonnell Douglas F-4 Phantom han sido la espina dorsal de la USAFE, pero en los últimos años han dado paso a nuevos equipos, y la mayor parte de los 280 aviones de este tipo en servicio están destinados a ser reemplazados por los F-16, proceso iniciado recientemente con la 50.ª TFW en Hahn, Alemania Occidental. En términos de cantidad de aviones asignados a las USAFE, el General Dynamics F-111 es el segundo tipo en importancia en el inventario. Dos alas de caza con base en Gran Bretaña se equipan con unos 170 de estos aviones de interdicción de largo alcance, mientras que el A-10A Thunderbolt II, un relativamente recién llegado a Europa, equipa una sola ala, aunque hay que señalar que se trata de la mayor ala de caza que opera en toda la organización de las USAFE.

Otro recién llegado es el F-15 Eagle, que equipa los tres escuadrones de la 36.ª Ala táctica de caza (TFW), en Bitburg, además del escuadrón ya mencionado con base en los Países Bajos. Todos ellos han cambiado recientemente sus F-15A por los más nuevos y sofisticados F-15C, pero la superioridad aérea aún se considera de la mayor importancia, y esto se refleja en el hecho de que las unidades de operaciones se entrenan regularmente con los F-5E Tiger II del 527.° Squadron agresor de entrenamiento táctico de caza (TFTAS), la única unidad de este tipo con base en Europa.

En el futuro se espera equipar las USAFE con algunas unidades del Grumman EF-111A, configurado como aparato ECM, y del Lockheed TR-1, cuando éstos estén disponibles, así como con los nuevos y polémicos misiles de crucero.

Otros elementos que operan en Europa, aunque no necesariamente bajo el control directo de las USAFE, son los Boeing KC-135 y RC-135 del SAC, en servicios de reconocimiento electrónico y de abastecimiento de combustible en vuelo, los Lockheed C-130 Hercules del MAC para transporte entre teatros de operaciones, y los Lockheed U-2 y Lockheed SR-71 del SAC, para reconocimientos especiales. La mayor parte de estos tipos operan en Europa sobre la base de una rotación, con períodos de servicio transitorio que duran entre 30 y 65 días. Otra unidad digna de mención es la 4.ª Ala táctica de caza (TFW) con base en Seymour-Johnson, Carolina del Norte, porque prácticamente esta Ala tiene dos bases, y debe reforzar a las USAFE en épocas de crisis. Para probar este modo de operar, la 4.ª TFW se desplaza todos los años a Europa, bajo el nombre en clave de «Crested Cap», y toma parte en la serie de maniobras de la OTAN que se celebran todos los años, tradicionalmente en otoño.



Fairchild A-10A Thunderbolt II de la 81.ª Ala táctica de caza, una unidad basada en Bentwaters y Woodbridge (Inglaterra), pero que actúa primordialmente en Alemania (foto Peter Foster).

Unidades de las USAFE

Cuartel General-Ramstein, Alemania Occidental
- 3.ª Fuerza Aérea, Mildenhall, Gran Bretaña
- 16.ª Fuerza Aérea, Torrejón, España
- 17.ª Fuerza Aérea, Sembach, Alemania Occidental

3.ª Fuerza Aérea Mildenhall, Gran Bretaña
- 10.ª TRW, Alconbury, Gran Bretaña
  - 1 TRS (RF-4C)
  - 527 TFTAS (F-5E)
- 20.ª TFW, Upper Heyford, Gran Bretaña
  - 55/77/79 TFS (F-111E)
- 48.ª TFW, Lakenheath, Gran Bretaña
  - 492/493/494/495 TFS (F-111F)
- 81.ª TFW, Bentwaters/Woodbridge, Gran Bretaña
  - 78/91/92/509/510/511 TFS (A-10A)
  - FOL 1 Sembach, Alemania Occidental
  - FOL 2 Ahlhorn, Alemania Occidental
  - FOL 3 Leipheim, Alemania Occidental
  - FOL 4 Norvenich, Alemania Occidental
- 513.ª TAW, Mildenhall, Gran Bretaña
  - 10 ACCS (EC-135H)
  - TAC TDY (C-130E/H desde EE UU)

16.ª Fuerza Aérea, Torrejón, España
- 40.° TG, Aviano, Italia
  - cazas en rotación
- 401.ª TFW, Torrejón, España
  - 612/613/614 TFS (F-4D)
- 406.ª TFTW, Zaragoza, España
  - cazas en rotación para entrenamiento de armas
- 7206.° ABG, Hellenikon, Grecia
  - RC-135 del SAC en operaciones de apoyo
- TUSLOG Det. 10, Incirlik, Turquía
  - cazas en rotación

17.ª Fuerza Aérea, Sembach, Alemania Occidental
- 26.ª TRW, Zweibrucken, Alemania Occidental
  - 38 TRS (RF-4C)
- 32.° TFS, Soesterberg, Países Bajos (F-15C/D)
- 36.ª TFW, Bitburg, Alemania Occidental
  - 22/53/525 TFS (F-15C/D)
- 50.ª TFW, Hahn, Alemania Occiental
  - 10/33/496 TFS (F-4E, reequipándose con F-16A/B)
- 52.ª TFW, Spangdahlem, Alemania Occidental
  - 23/480 TFS (F-4E)
  - 81 TFS (F-4G)
- 86.ª TFW, Ramstein, Alemania Occidental
  - 512/526 TFS (F-4E)
- 601.ª TCW, Sembach, Alemania Occidental
  - 20/704 TASS (OV-10A)
  - 601 TASS (CH-53C)
- 7005.° ABS, Stuttgart, Alemania Occidental (C-12A/CT-39A)
- 7575.° OG, Rhein-Main, Alemania Occidental
  - 7 SOS (MC-130E)
- 4.ª TFW, Seymour-Johnson, Carolina del Norte*
  - 334/335/336 TFS (F-4E)

* con doble base y asignada a la OTAN; en EE UU forma parte de la 9.ª Fuerza Aérea del TAC.

Nota general: para detalles sobre las unidades del MAC y del SAC que operan en Europa de forma permanente o en rotación, ver la ficha correspondiente en este mismo dossier.

ABREVIATURAS

ABG	Grupo de base aérea
ABS	Escuadrón de base aérea
ACCS	Escuadrón de mando y control aerotransportado
Det.	Destacamento
FOL	Asentamiento operativo avanzado
OG	Grupo de operaciones
SOS	Escuadrón especial de operaciones
TASS	Escuadrón táctico de apoyo aéreo
TAW	Ala táctica de transporte
TCW	Ala táctica de control
TFS	Escuadrón táctico de caza
TFTAS	Escuadrón agresor de entrenamiento táctico de caza
TFTW	Ala de entrenamiento táctico de caza
TFW	Ala táctica de caza
TG	Grupo táctico
TRS	Escuadrón táctico de reconocimiento
TRW	Ala táctica de reconocimiento
TUSLOG	Unidad Logística Turquía - EE UU



Noruega



Como miembro fundador de la OTAN y guardián del flanco norte de la Alianza, Noruega dispone de un importante papel a jugar en la defensa de la Europa occidental, a pesar de lo cual sus fuerzas aéreas son relativamente reducidas en número, con un inventario de combate que totaliza únicamente 125 aviones. Noruega ha incrementado su presupuesto defensivo en un 3 %, de acuerdo con lo convenido por algunos miembros de la OTAN, lo que ha permitido la adquisición de 72 General Dynamics F-16, en sustitución de los anteriores Lockheed F-104 Starfighter. Se ha previsto que cuatro escuadrones reciban F-16 Fighting Falcon y constituyan el núcleo de las Reales Fuerzas Aéreas Noruegas durante, al menos, las próximas dos décadas en las funciones de ataque e interceptación. Estos aviones equiparán los Mandos Aéreos del Norte y del Sur en que se halla dividida Noruega (Luftkommando Nord-Norge y Luftkommando Sør-Norge), cada uno de los cuales dispone de su propio cuartel general y control operacional, y se halla integrado dentro del sistema defensivo NADGE.

El actual dilema de Noruega se centra en el sustituto adecuado para los 50 aviones Northrop F-5 en servicio, cuando se retiren éstos a mediados de los años ochenta. Las perspectivas actuales indican que, como resultado de dificultades en su presupuesto, no se adquirirán nuevos modelos, lo que puede privar en la práctica a las Fuerzas Armadas de Noruega del apoyo aéreo que constituye actualmente la tarea de los F-5 y, lo que es más importante, reducir la potencia total de combate de las Reales Fuerzas Aéreas Noruegas en casi un 50 por ciento.

Las funciones principales del 333° Escuadrón estriban en la vigilancia de las aguas territoriales del país y de las unidades navales soviéticas cuando parten de sus bases en el norte, para lo cual disponen de cinco aviones de patrulla de largo alcance Lockheed P-3 Orion, además de otros dos aparatos a los que se han asignado funciones de vigilancia costera. Forman parte también de la Guardia Costera, de reciente formación, seis helicópteros Westland Lynx que operan tanto desde bases terrestres como desde los buques de la clase «Nordkapp». También se utilizan otros dos modelos de helicópteros, el Westland Sea King y el Bell UH-1B. En 1972 se recibieron diez de los primeros, destinados a funciones de salvamento, en destacamentos situados en cuatro bases a lo largo de la costa, mientras que la mayor parte de los 30 «Huey» se emplean en misiones de apoyo al Ejército noruego; su sustitución está prevista para mediados de los ochenta.

Noruega adquirió seis ejemplares del Lockheed Hercules en 1969, y los utiliza en funciones tácticas nacionales o, cuando se le requiere, también en misiones pacificadoras para las Naciones Unidas. La misma unidad dispone de tres Dassault Falcon 20 especialmente equipados, que realizan misiones ECM y de verificación, así como también vuelos de transporte VIP. Las misiones de transporte de radio corto y salvamento son realizadas por cuatro DHC Twin Otter.

Las Reales Fuerzas Aéreas Noruegas utilizan los Westland Lynx en tareas de guerra antisubmarina y en otros tip de misiones. A pesar de la importanc estratégica del territorio noruego, la mayor parte del equipo de sus Fuerza Aéreas refleja su considerable preocupación por sus costas y mares adyacentes (foto Westland Helicopter

El entrenamiento primario de pilotos se lleva a cabo en la Escuela Entrenamiento de Pilotos de Vaern En 1956 se adquirieron aviones S Safir, que han sido sustituidos reci temente por los pequeños entrena res biplazas Saab Safari de ala alta. instrucción se continúa en EE U regresando los pilotos a Noruega p parados para su conversión operac nal final en los F-5 y F-16.

Por su parte, el Servicio de Ob vación de la artillería de campa adscrito a las Reales Fuerzas Aér Noruegas por el Ejército de Tie está equipado con 24 Cessna O- ocho Piper Super Cub.

Unidades de vuelo de las Reales Fuerzas Aéreas Noruegas

General Dynamics F-16 Fighting Falcon

Unidad	*Base*
331,334 Esc.	Bodø
332 Esc.	Rygge

Northrop F-54/RF-5A

Unidad	*Base*
336 Esc.	Rygge
338 Esc.*	Orland

*recibirá F-16 en 1984

Lockheed P-3B Orion

Unidad	*Base*
333 Esc.	Andoya

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
335 Esc.	Gardermoen

Dassault Falcon 20C

Unidad	*Base*
335 Esc.	Gardermoen

de Havilland Canada Twin Otter

Unidad	*Base*
719 Esc.	Bodø

Bell UH-1B Iroquois

Unidad	*Base*
339 Esc.	Bardufoss
720 Esc.	Rygge

Westland Sea King Mk 43

Unidad	*Base*
330 Esc.	Bodø
330 Esc.	Banak
330 Esc.	Orland
330 Esc.	Sola

Westland Lynx Mk 86

Unidad	*Base*
337 Esc.	Sola
337 Esc.	Stavanger
337 Esc.	barcos guardacost

Saab Safari

Unidad	*Base*
Escuela de Pilotos	Vaernes

Northrop F-5B

Unidad	*Base*
718 Esc.	Sola

Mando del Ejército

Cessna O-1E

Piper Super Cub

South African Airways



South African Airways fue fundada en agosto de 1939 a partir de la Union Airways, que en un comienzo utilizaba avones de Havilland Gipsy Moth para servicios charter y de correo. El 1 de febrero de 1934, la compañía bajo control gubernamental South African Railways and Harbours compró la Union Airways y sus cinco aviones monomotores (que comprendían los Junkers F.13 y W.34) y constituyó la South African Airways. Exactamente un año después la línea aérea recién formada se hizo cargo de la South West Africa Airways, y con esta última adquisición la SAA comenzó a desarrollar sus servicios nacionales y africanos con los trimotores Junkers Ju 52/3 m y los bimotores Junkers Ju 86. En 1938, la línea aérea adquirió cuatro Airspeed Envoy, que se utilizaron como transporte de pasajeros a Durban para que allí conectaran con los servicios marítimos de hidroavión.

Durante la II Guerra Mundial, la compañía recibió el Lockheed Lodestar, si bien muy pronto este tipo se transfirió al servicio militar. Cuando en 1944 se reanudaron los servicios civiles, este tipo volvió a operar en la línea comercial. El 10 de noviembre, utilizando un Avro York prestado (registrado como G-AGNT) la SAA inauguró su primer servicio a Gran Bretaña, y hasta que se le entregó el primer Douglas DC 4, el 25 de abril de 1946, utilizó otros siete Avro York que le había prestado la BOAC. También en 1946, entró en servicio el primer Douglas DC-3 de la compañía, en servicio en ésta hasta 1970. El 15 de diciembre de 1946, la SAA se hacía cargo de su primer de Havilland D.H.104 Dove Serie 1 y a finales de 1947 se le entregaba el segundo de estos aparatos. Ambos aviones se utilizaron para cubrir el servicio de Johannesburgo a Lourenço Marques y el de Durban a Bloemfontein. Otro tipo británico, el Vickers Viking 1B, entró en servicio en 1947 para cubrir la ruta Johannesburgo-Bulawayo, el primero de los cuales (registrado como ZS-BNE) había sido entregado el 31 de julio de 1947. Este tipo de avión reemplazó al Lockheed Lodestar.

El primer avión presurizado de línea que puso en servicio la South African Airways fue un Lockheed L-749A Constellation (registrado como ZS-DBR) que se entregó a la compañía el 24 de abril de 1950 y cubrió el servicio entre Sudáfrica y Europa en lugar del Douglas DC-4. Finalmente, a principios de la década de los 60, se eliminó del servicio el Constellation. A finales de 1952 y 1953, la SAA utilizó su primer avión a reacción, el de Havilland D.H. 106 Comet I (préstamo de la BOAC), pero pronto fue retirado del servicio debido a problemas estructurales. El 21 de abril de 1956, entró en servicio el Douglas DC-7B en la ruta de Sudáfrica a Londres, donde reemplazó al Constellation y redujo el tiempo de vuelo a 21 horas.

Los servicios nacionales y regionales de la compañía se modernizaron con la introducción del Vickers Viscount 813, cuyos dos primeros aparatos (registrados como ZS-CDT y ZS-CDU) se entregaron el 26 de octubre de 1958 y a los que muy poco después les siguieron otros seis ejemplares. En 1972, cuando se reemplazó el Viscount por el Boeing 727, se vendió a la British Midland Airways toda la flota excepto un aparato, que se estrelló.

El 1 de octubre de 1960, en el servicio de Londres, el Douglas DC 7B fue reemplazado por el primer Boeing 707-344 de la compañía; actualmente, ésta dispone solamente de dos Boeing 707 en servicio, que se utilizan para operaciones de carga. En la actualidad, la compañía utiliza el Airbus A300, el Boeing 727 y el Boeing 737 (más el Hawker Siddeley HS 748) en sus servicios nacionales y africanos, y el Boeing 747-244B (el primero de los cuales fue entregado el 22 de octubre de 1971) y el Boeing 747SP-44 (primera entrega el 16 de marzo de 1976) en sus servicios intercontinentales a Europa, América del Norte y del Sur y Australasia.

La South African Airways utiliza aviones de tres fabricantes, pero la mayoría (44 sobre 54) son Boeing, incluso este Modelo 747-244B, llamado *Drakensberg* (foto South African Airways).

Flota actual de South African Airways

Airbus Industrie A300B2K-3C

N.° Ref.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SDA	032	Blesbok
ZS-SDB	037	Gemsbok
ZS-SDC	039	Waterbok
ZS-SDD	040	Rooibok

Airbus Industrie A300B4-203

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SDE	138	Springbok

Bajo pedido

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SDF	192	Eland

Airbus Industrie A300C4-203

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SDG	212	Kudu/Koedoe

Boeing 707-344C

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SAG	20110	Durban
ZS-SAH	20230	Pretoria

ambos aviones actualmente almacenados y en venta

Boeing 727-44

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SBA	18892	Tugela
ZS-SBB	18893	Limpopo
ZS-SBC	18894	Vaal
ZS-SBE	18896	Letaba

los cuatro aviones se hallan aún en servicio, pero están en venta

Boeing 737-244

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SBL	19707	Pongola
ZS-SBM	19708	Gamtoos
ZS-SBN	20229	Malopo
ZS-SBO	20329	Gouritz
ZS-SBP	20330	Nossob
ZS-SBR	20331	Umkomaas

Boeing Advanced 737-244

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SIA	22580	Tugela
ZS-SIB	22581	Limpopo
ZS-SIC	22582	Vaal
ZS-SID	22583	Orange
ZS-SIE	22584	Letaba
ZS-SIF	22585	Komati
ZS-SIG	22586	Marico
ZS-SIH	22587	Kei
ZS-SII	22588	Berg
ZS-SIJ	22589	Caledon
ZS-SIK	22590	Olifants
ZS-SIL	22591	Wilge
ZS-SIM	22828	Umgeni

Boeing 747-244B

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SAL	20237	Tafelberg, ex. NI795B
ZS-SAM	20238	Drakensberg
ZS-SAN	20239	Lebombo
ZS-SAO	20556	Magaliesberg
ZS-SAP	20557	Swartberg

Boeing 747-244B Combi

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SAR	22170	Waterberg
ZS-SAS	22171	Helderberg

Bajo pedido

Dos Boeing 747-244B(SUD). n.^{os}, constr. 22970 y 22971

Boeing 747SP-44

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SPA	21132	Matroosberg
ZS-SPB	21133	Outeniqua
ZS-SPC	21134	Maluti
ZS-SPD	21253	Majuba
ZS-SPE	21254	Hantam
ZS-SPF	21263	Soutpansberg

Hawker Siddeley HS 748-272

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ZS-SBU	1690	Skukuza
ZS-SBV	1692	Etosha
ZS-SBW	1691	Umfolozi, ex-ZS-SBW, ex-A2-ZFT



EE UU (7)

Mando Aéreo de Entrenamiento

Todo el entrenamiento para reclutas, básico, técnico y de vuelo de la US Air Force, así como la educación especializada, están bajo la responsabilidad del Air Training Command (ATC, Mando Aéreo de Entrenamiento), que tiene su cuartel general en la base de Randolph, en Texas, desde donde controla casi 1 500 aviones y un personal que supera los 124 000 individuos. Esta estructura absorbe cada año aproximadamente a un cuarto de millón de alumnos que se dedican a alguna de las múltiples disciplinas relacionadas con el vuelo. Además, se invierten considerables esfuerzos en la enseñanza de candidatos de otros países.

Después de 30 horas de vuelo básico controlado en el Cessna T-41A, en el aeropuerto municipal de Hondo, Texas, bajo la égida de la Escuela de Entrenamiento de Oficiales, los candidatos aprobados para el entrenamiento de pilotos no graduados acuden a alguna de las Alas de entrenamiento de vuelo; allí cumplen 90 horas de entrenamiento básico e intermedio en reactores, sobre los Cessna T-37, y a continuación deben realizar otras 120 horas de entrenamiento avanzado en el Northrop T-38A Talon. Aproximadamente 1 200 candidatos a pilotos de la USAF pasan un año entero en mandos del ATC; a ellos se suman unos 900 navegantes para los diversos escalones de la USAF, que reciben su instrucción inicial en simuladores de vuelo Honeywell (operados por la 323ª FTW en la base de Mather, California) antes de pasar a la fase de graduación, cumplida en el entrenador navegacional Boeing T-43A, una variante del avión de línea Boeing 737. El hecho de que en 1979 no menos de 378 alumnos extranjeros completaron su entrenamiento de pilotos especializados bajo los auspicios del ATC puede dar una idea de la envergadura de las tareas desarrolladas en este terreno.

Otro aspecto del entrenamiento de vuelo es el que se refiere a las promociones de instructores de pilotos cualificados para las Alas de entrenamiento de vuelo del ATC y otros mandos de la USAF; un Ala, la 12ª FTW de Randolph, se dedica casi íntegramente a cubrir este frente, utilizando para ello T-37B y T-38A, junto a cierto número de helicópteros Bell TH-1F Iroquois. El ATC tiene asimismo numerosos destacamentos en bases del Mando Aéreo Estratégico, con T-37 o T-38 que son regularmente utilizados por los copilotos de bombardeo del SAC para adquirir experiencia de mando, según un programa de perfeccionamiento acelerado.

El entrenamiento técnico se realiza en cinco centros y su objetivo general es coordinar todas las tareas especializadas de la USAF, desde la aviónica hasta la observación meteorológica. Dos centros —los de Chanute y Sheppard— se dedican prioritariamente al mantenimiento de aviones y utilizan un elevado número de aparatos de distintos tipos como complemento al entrenamiento. Los alumnos extranjeros reciben instrucción técnica exhaustiva en Keesler, mientras que el entrenamiento de los pilotos venidos del exterior tiene lugar en Sheppard y Williams.

Otros elementos del ATC, no equipados con aviones, son la Universidad Aérea de Maxwell, que da educación militar profesional a oficiales, oficiales de complemento y civiles, y el Air War College, instalado en el mismo lugar y encargado de la promoción de los potenciales candidatos a los puestos de mando y estado mayor. El ATC está también relacionado con el servicio de reclutamiento de la USAF, una organización amplísima que se subdivide en cinco grupos, cada uno de los cuales se ocupa de tareas de reclutamiento en un área de EE UU.



En la fotografía se ven algunos de los 685 Cessna T-37 utilizados en la Fase II del entrenamiento de pilotos no graduados de la USAF. La imagen está tomada en Randolph, base destinada ahora al entrenamiento de instructores (foto USAF).

Organización del Mando Aéreo de Entrenamiento (ATC)

Cuartel general-Randolph, Texas
- Centro Técnico de Entrenamiento, Lowry, Colorado
- Centro Técnico de Entrenamiento, Sheppard, Texas
- Centro Técnico de Entrenamiento, Chanute, Illinois
- Centro Técnico de Entrenamiento, Keesler, Mississippi
- 3480ª Ala técnica de entrenamiento, Goodfellow, Texas

(Entrenamiento de Pilotos No Graduados)
- 14ª FTW, Columbus, Mississippi
  - *37 FTS (T-37B)*
  - *50 FTS (T-38A)*
- 47ª FTW, Laughlin, Texas
  - *85 FTS (T-37B)*
  - *86 FTS (T-38A)*
- 64ª FTW, Reese, Texas
  - *35 FTS (T-37B)*
  - *54 FTS (T-38A)*
- 71ª FTW, Vance, Oklahoma
  - *8 FTS (T-37B)*
  - *25 FTS (T-38A)*
- 80ª FTW, Sheppard, Texas
  - *88/89/90 FTS (T-37B, T-38A)*
- 82ª FTW, Williams, Arizona
  - *96 FTS (T-37B)*
  - *97 FTS (T-38A)*

(Entrenamiento de Instructores de Pilotos)
- 12ª FTW, Randolph, Texas
  - *559 FTS (T-37B)*
  - *560 FTS (T-38A)*
  - *Centro de vuelo instrumental (TH-1F)*

(Entrenamiento de Navegación)
- 323ª FTW, Mather, California
  - *454 FTS (T-37B)*
  - *455 FTS (T-43A)*

557ª FTS, Academia de las Fuerzas Aéreas, Colorado Springs, Colorado (T-41A)
3636ª CCTW (supervivencia), Eielson, Alaska
Elementos de Nellis, Nevada; Fairchild, Washington, y Homestead, Florida
Universidad Aérea, Maxwell, Alabama
Servicio de Reclutamiento de la USAF, Randolph, Texas
Centro de Entrenamiento Militar de las Fuerzas Aéreas, Lackland, Texas
Escuela de Entrenamiento de Oficiales, Lackland, Texas
Programas de vuelos en el aeropuerto municipal de Hondo, Texas (T-41A)
Grupo de Entrenamiento de Asuntos Exteriores Militares, Randolph, Texas

ABREVIATURAS

CCTW Ala de entrenamiento de tripulaciones en combate
FTS Escuadrón de entrenamiento de vuelo
FTW Ala de entrenamiento de vuelo
SAC Mando Aéreo Estratégico



SABENA

La Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA) se constituyó el 23 de mayo de 1923, con la aportación económica de accionistas con intereses comerciales en Bélgica y el entonces Congo Belga. A finales del año siguiente, se efectuaban ya servicios a Amsterdam y Basilea (vía Estrasburgo), con varios aviones de Havilland, Breguet 14 y Farman Goliath.

Con parte del capital aportado por la colonia del Congo, se reabrieron las rutas que anteriormente explorara la Ligne Aérienne du Roi Albert (LARA). Se decidió, sin embargo, operar con aviones terrestres, y una vez que se construyeron aeródromos, SABENA creó, en 1926 y 1927, una red propia de servicios. La ruta principal en esa época iba de Boma a Elisabethville, a través de 2 250 km, para lo cual se utilizó un de Havilland D.H.50, sustituido más tarde por un Handley Page W.8f.

A principios de los años treinta, la compañía belga abrió nuevas rutas entre Bruselas y Copenhague, Malmö y Berlín, utilizando Handley Page W.8f y W.8b y Westland Wessex como aviones de línea, más 16 ejemplares del Fokker F.VIIB/3m. En la ruta de Léopoldville operaron los Savoia-Marchetti S.73. En 1938 se amplió la flota con los S.83 (un desarrollo del S.73), más un pequeño número de Junkers Ju 52/3m.

En 1940, cuando las tropas alemanas iniciaron su ofensiva en Europa, SABENA trasladó sus Douglas DC-3 y Savoia-Marchetti a Gran Bretaña, pero tras el derribo de dos aviones se decidió un nuevo traslado, esta vez al norte de África, donde posteriormente los aviones cayeron en manos alemanas. Mientras tanto, la flota del Congo, compuesta por transportes F.VII y Ju 52/3m, a los que más tarde se añadieron Lockheed 14 Super Electra y Lockheed 18 Lodestar, amplió sus operaciones. Hacia el final de la II Guerra Mundial, los vuelos en las rutas africanas sumaban una red de 32 200 km.

El 4 de junio de 1947, SABENA inició sus servicios a través del Atlántico Norte con los recién adquiridos Douglas DC-4, en la ruta Bruselas-Nueva York, vía Shannon y Gander. En la red europea, el Convair CV-240 inició las operaciones en 1949. El primer ejemplar, matrícula OO-AWO, se entregó el 27 de febrero de 1949; le siguió, el 13 de junio de 1956, el Convair CV-440, mayor y más potente.

El 21 de agosto de 1950, SABENA inició servicios experimentales de correo con helicópteros, utilizando un Bell 47D-1; más tarde adquirió unos Sikorsky S-55. Mejorado el equipo con estas adquisiciones, la compañía inauguró un servicio postal a Maastricht, con lo que se convirtió en la primera del mundo en efectuar servicios internacionales con helicópteros. El 1.º de setiembre de 1953 se inauguró el primer servicio de pasajeros de SABENA con helicópteros. En 1966, cuando razones de orden económico determinaron el cese de las operaciones con helicópteros, la compañía enlazaba Bruselas con 11 ciudades.

El Convair CV-440 con motor de émbolo fue arrinconado en favor del Sud-Aviation SE.210 Caravelle, que entró en servicio en la ruta Bruselas-Niza el 18 de febrero de 1961. El primer Caravelle, matrícula OO-SRA, se entregó el 20 de enero de 1961. El primer reactor de la compañía fue el Boeing 707-329, que entró en servicio en la ruta de Bruselas a Nueva York el 23 de enero de 1960, seguido tres días más tarde por el servicio entre Bruselas y el Congo. El 28 de enero de 1961, la compañía interrumpió sus servicios africanos, tras la aparición de la nueva compañía Air Congo (en la actualidad Air Zaire). El 25 de abril de 1967, la compañía recibió su primer Boeing 727-29 (matrícula OO-STA), que entró en servicio el 15 de junio del mismo año, en sustitución del Caravelle. Para las rutas de largo recorrido, SABENA adquirió el Boeing 747-129, cuyo primer ejemplar, matriculado OO-SGA, se entregó el 19 de noviembre de 1970, al que siguió, el 18 de setiembre de 1973, un Douglas DC-10, matriculado OO-SLA. El Boeing 727-29 tuvo una vida comparativamente corta en la compañía, ya que el 15 de abril de 1974 se sustituyó por el Boeing 737-229, cubriendo la línea Bruselas-Londres.

Actualmente, la compañía opera una amplia red de servicios pasaje y carga, en Europa, Medio y Lejano Oriente, África y América del Norte.

La flota de SABENA se compone principalmente de aviones Boeing, entre los que se cuentan 11 ejemplares del 737-229 Advanced (foto SABENA).

Flota actual de SABENA

Airbus Industrie A-310-220
Bajo pedido
tres ejemplares a entregar entre 1984 y 1986

Boeing 707-329C

N.º Reg.	N.º Constr.
OO-SJJ	19162
OO-SJN	20199
oo-SJO	20200

Boeing Advanced 737-229

N.º Reg.	N.º Constr.
OO-SDA	20907
OO-SDB	20908
OO-SDC	20909
OO-SDD	20910
OO-SDE	20911
OO-SDF	20912
OO-SDG	21135
OO-SDL	21136
OO-SDM	21137
OO-SDN	21176
OO-SDO	21177

Boeing Advanced 737-229C

N.º Reg.	N.º Constr.
OO-SDJ	20914
OO-SDK	20916
OO-SDP	21139
OO-SDR	21738

Boeing 747-129(SCD)

N.º Reg.	N.º Constr.
OO-SGA	20401
OO-SGB	20402

Cessna 310

N.º Reg.	N.º Constr.
OO-SEB	35546

entrenador

Cessna 310B

N.º Reg.	N.º Constr.
OO-SED	35611
OO-SEF	35620
OO-SEG	35626
OO-SEI	35636

entrenadores

EMBRAER EMB-121 Xingu

N.º Reg.	N.º Constr.
OO-SXA	121038
OO-SXB	121040
OO-SXC	121042
OO-SXD	121043
OO-SXE	121045

entrenadores

Fairchild FH-227B

N.º Reg.	N.º Constr.
OO-DTA	551
OO-DTB	553
OO-DTC	559

alquilados a DAT

McDonnell Douglas DC-10-30CF

N.º Reg.	N.º Constr.
OO-SLA	47906
OO-SLB	47907
OO-SLC	47908
OO-SLD	47835
OO-SLE	47636

SIAI-Marchetti SF.260

N.º Reg.	N.º Constr.
OO-SMA	115
OO-SME	117
OO-SMJ	2-46
OO-SMK	2-49
OO-SML	2-33
OO-SMM	2-47
OO-SMO	2-53
OO-SMP	2-54

entrenadores



Air India

Air India debe su creación al ferviente entusiasmo de dos hombres, Neville Vincent y J. R. D. Tata, quienes establecieron la división aérea de la compañía Tata and Sons en julio de 1932. El primer servicio fue realizado el 15 de octubre de 1932, de Karachi a Madrás, con un de Havilland Puss Moth. La compañía creció y adquirió aviones mayores, como el de Havilland D.H.86 y el D.H.89. En 1938, Tata and Sons se convirtió en Tata Air Lines.

Durante los primeros años de la II Guerra Mundial la compañía funcionó con dificultades por la creciente degradación del equipo, pero el 1.° de marzo de 1944 llegó el primer DC-3, seguido por otros 12 en 1945. El siguiente cambio importante ocurrió el 29 de julio de 1946, momento en que empezó a utilizar el nombre de Air India. En esa época la compañía enlazaba entre sí las principales ciudades de la India, así como Karachi y Colombo.

En febrero de 1948 Air India realizó un pedido de aviones de línea de largo alcance, con la intención de abrir rutas hacia Europa. Un mes más tarde, el 8 de marzo, se constituyó la Air India International. Air India contribuía a la nueva sociedad con el 51 % del capital y el resto lo aportaba el gobierno nacional. Como resultado de la previsión de Tata la recién formada compañía pudo operar con su primer Lockheed L.749 Constellation en la línea Bombay-Londres, vía El Cairo y Ginebra, desde el 8 de junio de 1948. El primer ejemplar de este tipo, matriculado VT-CQS, había sido entregado el 30 de enero de ese año y recibió el nombre de *Mogul Princess*.

La expansión de Air India International fue espectacular; en el momento de su nacionalización, el 1.° de agosto de 1953, realizaba cuatro servicios semanales a Londres, dos desde Calcuta y dos desde Bombay. En los siguientes siete años se abrieron rutas a EE UU, África Oriental, el Lejano Oriente, Australia y la URSS. En este período se adquirieron muchos Lockheed L.1049G Super Constellation; el primero fue entregado el 26 de abril de 1954, recibiendo la matrícula VT-DGL y el nombre *Rani of Jhansi*. En setiembre de 1956 Air India International pidió tres Boeing 707-437; el primero, matriculado VT-DJI y llamado *Nandi Devi*, se entregó el 18 de febrero de 1960 y entró en servicio el 19 de abril. La compañía india fue la primera en operar con la variante de motores Rolls-Royce Conway.

El Boeing 747-237B llamado *Emperor Akbar* es uno de los diez 747 que constituyen el núcleo principal del equipo que cubre los servicios internacionales de Air India (foto Air India).

El 8 de junio de 1962 la compañía volvió a denominarse Air India. En la actualidad utiliza un único tipo de fuselaje ancho, el Boeing 747-237B, cuyo primer ejemplar se entregó el 22 de marzo de 1971, con la matrícula VT-EBD y el nombre de *Emperor Ashoka*. Estos aviones operan en las rutas de alta densidad, complementados por el Boeing 707. El primero de los tres Airbus A300, destinados a reemplazar a los Boeing 707, entrará en servicio a finales de 1982.

Flota actual de Air India

Airbus Industrie A300B4
Bajo pedido: tres aviones

Boeing 707-337B

N.° Reg.	N.° Constr.	Nombre
VT-DPM	18708	Makalu
VT-DSI	18873	Lhotse
VT-DVA	19247	Annapoorna

Boeing 707-337C

N.° Reg.	N.° Constr.	Nombre
VT-DVB	19248	Kamet
VT-DXT	19988	Trishul

Boeing 747-237B

N.° Reg.	N.° Constr.	Nombre
VT-EBE	19960	Emperor Shahjehan
VT-EBN	20459	Emperor Rajendra Chola
VT-EBO	20558	Emperor Nikramaditya
VT-EDU	21182	Emperor Akbar
VT-EFJ	21446	Emperor Chandragupta
VT-EFO	21473	Emperor Kanishka
VT-EFU	21829	Emperor Krishna Deva
VT-EGA	21993	Emperor Samundra Gupto
VT-EGB	21994	Emperor Mahendra Varman
VT-EGC	21995	Emperor Harsha Vardhuma

McDonnell Douglas DC-8-63CF

N.° Reg.	N.° Constr.
N773FT	45966
N796FT	46104

(alquilado a Flying Tigers)



EE UU (8)

Guardia Aérea Nacional

La Guardia Aérea Nacional (Air National Guard, ANG) está primordialmente destinada a proporcionar de forma inmediata unidades listas para el combate a la US Air Force, cuando y dondequiera se precisen; en los últimos años ha sido objeto de una considerable modernización en todas las áreas de su estructura, a fin de eliminar definitivamente la imagen del «ejército dominguero» que ha prevalecido durante la mayor parte de su existencia. Este concepto se debía a una política de equipamiento que reservaba a la ANG aviones obsoletos o casi obsoletos, desechados por las fuerzas regulares. Dicha práctica se ha ido modificando en buena parte a lo largo de los años setenta, de manera que la ANG ha recibido recientemente tipos tales como el Fairchild A-10 Thunderbolt II y Lockheed C-130 Hercules directamente de la línea de producción. La llegada de estos aviones, sumada a la adopción de tipos de combate modernos como el McDonnell Douglas F-4 Phantom II y el Vought A-7D Corsair II, ha transformado radicalmente a la ANG, convirtiéndola en una fuerza bien equipada y entrenada. La calidad del entrenamiento se refleja en el hecho de que las unidades de la ANG han obtenido en varias ocasiones, en el curso de maniobras con fuego real y similares, resultados superiores a los de sus competidores de las fuerzas de primera línea.

Hoy en día la ANG dispone de unos 1 500 aviones distribuidos en unos 91 escuadrones, que se reparten por todo el territorio norteamericano. Todos ellos tienen la misión secundaria de apoyar a su estado en caso de emergencia local.

Las unidades de la ANG se han movilizado en varias ocasiones desde su creación en 1945; la más reciente ocurrió en el verano de 1968, cuando 13 escuadrones tácticos de caza y reconocimiento se unieron temporalmente al TAC y a las PACAF, desplegándose en bases avanzadas en los EE UU, Corea y Vietnam. Algunas unidades más se movilizaron en sus respectivas bases estadounidenses, pero todas volvieron a su estatus normal en segunda línea en abril y mayo de 1969.

El equipo asignado actualmente a la ANG capacita a sus unidades para cumplir múltiples misiones, que van desde la superioridad aérea hasta el transporte, pasando por el ataque táctico. Todas las unidades tienen prevista su asignación a un mando de combate en caso de movilización. Así, las unidades de transporte se unirían al MAC, mientras que los interceptadores de los escuadrones de caza quedarían bajo el control del Mando de Defensa Aérea del TAC.

Como parte de su programa de entrenamiento, las unidades de la ANG colaboran con las fuerzas regulares de la USAF en todas las áreas de actividad referidas a la aviación. Por ejemplo, los aviones cisterna operan en el extranjero durante breves lapsos y las unidades de caza táctica son enviadas al exterior por períodos de hasta dos semanas, a fin de que adquieran algún conocimiento de los problemas peculiares de las operaciones en distintas partes del mundo. La creciente importancia asignada al teatro europeo de operaciones determina que sea éste el destino preferente de la mayoría de ellas.

Las unidades de la ANG se encuentran muy dispersas, de modo que es raro encontrar más de un solo escuadrón en una base determinada, pero existen excepciones a esta regla. La formación básica está constituida por los escuadrones y éstos se integran en alas, excepto allí donde cada escuadrón se encuentra en una localidad diferente; en ese caso la administración y el control corresponden a un grupo, a su vez responsable ante el ala correspondiente. La mayoría de las alas controlan escuadrones y grupos situados en dos o más estados diferentes.

Unidades de vuelo de la Guardia Aérea Nacional

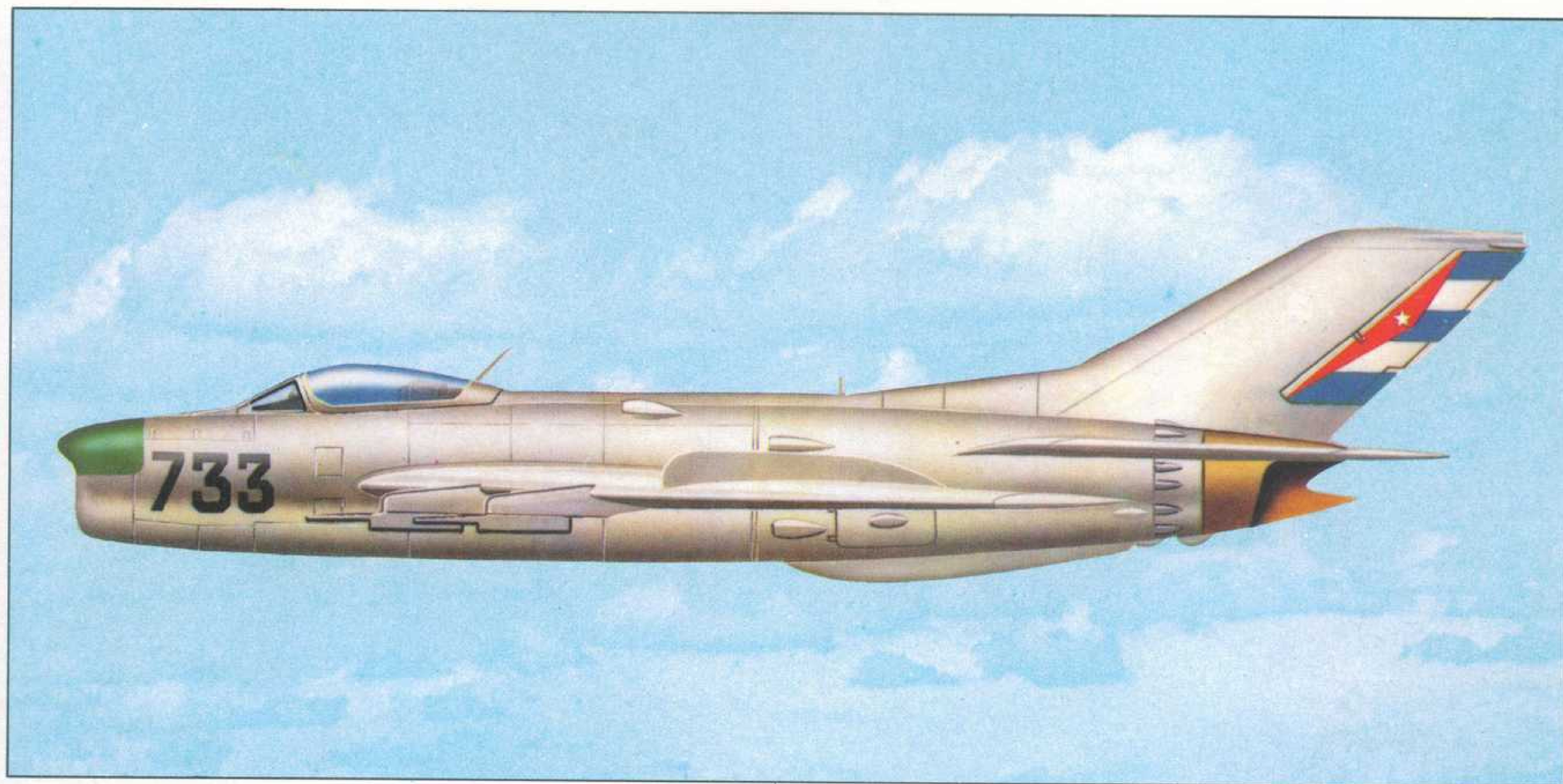
101 FIS/102 FIW	Otis, Massachusetts	(F-106A/B)
102 ARRS/106 ARRG	Suffolk County, New York	(HC-130H/P, HH 3E)
103 TASS/111 TASG	Willow Grove, Pennsylvania	(O-2A)
104 TFS/175 TFG	Baltimore, Maryland	(A-10A)
105 TAS/118 TAW	Nashville, Tennessee	(C-130A)
106 TRS/117 TRW	Birmingham, Alabama	(RF-4C)
107 TFS/127 TFW	Selfridge, Michigan	(A-7D)
108 ARS/126 ARW	O'Hare, Illinois	(KC-135A)
109 TAS/133 TAW	Minneapolis-St Paul, Minnesota	(C-130A)
110 TFS/131 TFW	St Louis, Missouri	(F-4C)
111 FIS/147 FIG	Ellington, Texas	(F-101B/F)
112 TFS/180 TFG	Toledo, Ohio	(A-7D)
113 TFS/181 TFG	Terre Haute, Indiana	(F-4C)
115 TAS/146 TAW	Van Nyus, California	(C-130E)
116 ARS/141 ARW	Fairchild, Washington	(KC-135A)
117 ARS/190 ARG	Forbes Field, Kansas	(KC-135A)
118 TFS/103 TFG	Bradley Field, Connecticut	(A-10A)
119 FIS/177 FIG	Atlantic City, New Jersey	(F-106A/B)
120 TFS/140 TFW	Buckley, Colorado	(A-7D)
121 TFS/113 TFW	Andrews, Maryland (DC ANG)	(F-4D)
122 TFS/159 TFG	New Orleans, Louisiana	(F-4C)
123 FIS/142 FIG	Portland, Oregon	(F-4C)
124 TFS/132 TFW	Des Moines, Iowa	(A-7D)
125 TFS/138 TFG	Tulsa, Oklahoma	(A-7D)
126 ARS/128 ARG	Mitchell Field, Wisconsin	(KC-135A)
127 TFS/184 TFG	McConnell, Kansas	(F-4D)
128 TFS/116 TFW	Dobbins, Georgia	(F-105G)
129 ARRS/129 ARRG	Moffett Field, California	(HC-130H/P, HH-3E)
130 TAS/130 TAG	Charleston, West Virginia	(C-130E)
131 TFS/104 TFG	Westfield,Massachusetts	(A-10A)
132 ARS/110 ARW	Bangor, Maine	(KC-135A)
133 ARS/157 ARG	Pease, New Hampshire	(KC-135A)
134 DSES/158 DSEG	Burlington, Vermont	(EB-57E)
135 TAS/135 TAG	Baltimore, Maryland	(C-130B)
136 FIS/107 FIG	Niagara Falls, New York	(F-101B)
137 TASS/105 TASG	White Plains, New York	(O-2A)
138 TFS/174 TFW	Syracuse, New York	(A-10A)
139 TAS/109 TAG	Schenectady, New York	(C-130D)
141 TFS/108 TFW	McGuire, New Jersey	(F-4D)
142 TAS/166 TAG	Greater Wilmington, Delaware	(C-130A)
143 TAS/143 TAG	Quonset State, Rhodeisland	(C-130A)
144 TAS/176 TAG	Kulis, Alaska	(C-130E)
145 ARS/160 ARG	Rickenbacker, Ohio	(KC-135A)
146 TFS/112 TFG	Greater Pittsburgh, Pennsylvania	(A-7D)
147 ARS/171 ARW	Greater Pittsburgh, Pesnnsylvania	(KC-135A)
149 TFS/192 TFG	Richmond, Virginia	(F-105F)
150 ARS/170 ARG	McGuire, New Jersey	(KC-135A)
151 ARS/134 ARG	Knoxville, Tennessee	(KC-135A)
152 TFS/162 TFG	Tucson, Arizona	(A-7D/K)
153 TRS/186 TRG	Meridian, Mississippi	(RF-4C)
154 ARS/189 ARG	Little Rock, Arkansas	(KC-135A)
155 TAS/164 TAG	Memphis, Tennessee	(C-130A)
156 TAS/145 TAG	Charlotte, North Carolina	(C-130B)
157 TFS/169 TFG	McEntire, South Carolina	(A-7D)
158 TAS/165 TAG	Savannah, Georgia	(C-130E)
159 FIS/125 FIG	Jacksonville, Florida	(F-106A)
160 TRS/187 TRG	Montgomery, Alabama	(RF-4C)
162 TFS/178 TFG	Springfield, Ohio	(A-7D)
163 TFS/122 TFW	Fort Wayne, Indiana	(F-4C)
164 TAS/179 TAG	Mansfield Lahm, Ohio	(C-130B)
165 TRS/123 TRW	Louisville, Kentucky	(RF-4C)
166 TFS/121 TFW	Rickenbacker, Ohio	(A-7D)
167 TAS/167 TAG	Martinsburgh, West Virginia	(C-130B)
169 TASS/182 TASG	Peoria, Illinois	(OA-37B)
170 TFS/183 TFG	Springfield, Illinois	(F-4D)
171 FIS/191 FIG	Selfridge, Michigan	(F-4C)
172 TASS/110 TASG	Battle Creek, Michigan	(OA-37B)
173 TRS/155 TRG	Lincoln, Nebraska	(RF-4C)
174 TFS/185 TFG	Sioux City, Iowa	(A-7D)
175 TFS/114 TFG	Sioux Falls, South Dakota	(A-7D)
176 TASS/128 TASW	Truax Field, Wisconsin	(OA-37B)
178 FIS/119 FIG	Fargo, North Dakota	(F-4D)
179 TRS/148 TRG	Duluth, Minnesota	(RF-4C)
180 TAS/136 TAW	St Joseph, Missouri	(C-130A)
181 TAS/136 TAW	Dallas, Texas	(C-130B)
182 TFS/149 TFG	Kelly, Texas	(F-4C)
183 TAS/172 TAG	Jackson, Mississippi	(C-130H)
184 TFS/188 TFG	Fort Smith, Arkansas	(F-4C)
185 TAS/137 TQW	Oklahoma City, Oklahoma	(C-130H)
186 FIS/120 FIG	Great Falls, Montana	(F-106A/B)
187 TAS/153 TAG	Cheyenne, Wyoming	(C-130B)
188 TFS/150 TFG	Kirtland, New Mexico	(A-7D)
190 TRS/124 TRG	Boise, Idaho	(RF-4C)
191 ARS/151 ARG	Salt Lake City, Utah	(KC-135A)
192 TRS/152 TRG	Reno, Nevada	(RF-4C)
193 ECS/193 ECG	Harrisburg, Pennsylvania	(EC-130E)
194 FIS/144 FIG	Fresno, California	(F-106A/B)
196 TASS/163 TASG	Ontario, California	(O-2A/B)
197 ARS/161 ARG	Phoenix, Arizona	(KC-135A)
198 TFS/156 TFG	Muniz, Puerto Rico	(A-7D)
199 FIS/154 FIG	Hickam, Hawaii	(F-4C)

Cada año, la ANG envía escuadrones a Europa a fin de mejorar la preparación bélica de sus unidades. Estos dos Vought A-7D del 175° TFS, con base en Sioux Falls, Dakota del Sur, carretean para efectuar una misión en Alemania (foto US Air Force).





CUBA



Dos escuadrones cubanos de apoyo táctico están equipados con MiG-17MF «Fresco», de los que Cuba ha recibido 35 ejemplares de la Unión Soviética.

La existencia de la Fuerza Aérea Revolucionaria cubana (FAR) es un constante elemento de perturbación para el equilibrio geopolítico de la zona del Caribe, donde el régimen de Fidel Castro es cuestionado prácticamente desde sus comienzos por EE UU y diversos países de la región. Sin embargo, la supervivencia del socialismo en Cuba es al menos en parte fruto de la decidida acción de la FAR durante el frustrado desembarco en Bahía de Cochinos. También muy peligrosa para la estabilidad del área resulta la presencia norteamericana en la base aeronaval de Guantánamo, objeto de continuas reclamaciones por parte del gobierno cubano.

La historia de la aviación militar cubana ha estado marcada por diversas situaciones condicionantes. Sus orígenes se remontan a 1917, momento en que Cuba constituyó sus primeras unidades aéreas. Este incipiente servicio aéreo se vio prácticamente desarticulado a consecuencia de los huracanes que azotaron el Caribe en 1926, circunstancia de la que no se recuperaría hasta bien entrada la década de los treinta. Tras la llegada al poder de Fulgencio Batista, en 1933, los aviones militares cubanos quedaron en manos de pilotos extranjeros, principalmente norteamericanos. Uno de tales pilotos, Leonard Povey, a los mandos de un Curtiss Hawk II, inventó casualmente la maniobra acrobática conocida como «ocho cubano» (una variante del «ocho acostado», consistente en efectuar dos rizos ascendentes interiores ligados por un medio tonel).

La participación cubana en la II Guerra Mundial fue poco relevante, limitándose a la vigilancia de sus propias aguas jurisdiccionales por medio de biplanos Waco y Boeing PT-16 Stearman de entrenamiento. Su colaboración «pasiva», consistente en poner sus bases a disposición de los Aliados, fue premiada con la entrega de aviones procedentes de los excedentes bélicos norteamericanos, que permitieron crear en 1955 la Fuerza Aérea del Ejército de Cuba. Tras el derrocamiento de Batista, en 1958, la aviación militar cubana jugó un papel trascendental en el mantenimiento de la soberanía del nuevo régimen revolucionario.

Los servicios secretos estadounidenses, instigadores de una invasión por parte de exiliados anticastristas, utilizaron una serie de subterfugios para ocultar el apoyo de la administración Kennedy a la operación y reforzar la imagen de que el desembarco respondía únicamente a asuntos internos cubanos: relacionada con estos intentos estuvo la supuesta deserción de un piloto castrista a bordo de un B-26 Invader. Sin embargo, el embajador de Cuba en las Naciones Unidas pudo demostrar que en realidad no se trataba de un avión cubano sino un aparato norteamericano pintado (incorrectamente) con emblemas cubanos; por lo demás, al igual que los restantes aviones suministrados a las fuerzas invasoras, era un B-26B y no un B-26C de los que disponía el gobierno cubano. La invasión, conocida como operación «Plutón», tuvo lugar el 17 de abril de 1961 con el desembarco de 1 500 anticastristas transportados desde Nicaragua en buques civiles. Los desembarcos en Bahía de Cochinos no consiguieron la cobertura aérea suficiente para anular en sus bases a los bombarderos cubanos. Los planes de los invasores fueron desbaratados por los viejos Sea Fury y Lockheed T-33, que llegaron a hundir dos de los buques invasores (el *Rio Escondido* y el *Houston*), y por los escasos B-26C supervivientes. La falta de coordinación entre los B-26B anticastristas y los cazas del portaviones USS *Essex*, que debían darles escolta, hizo que los bombarderos llegaran a la cabeza de playa sin cobertura; así pues, los T-33 y Sea Fury derribaron a nueve y pusieron en fuga a los restantes. La acción de los obsoletos aparatos de la FAR dio al traste con la operación.

A raíz de estos acontecimientos, la postura cubana se radicalizó, abriéndose más a la ayuda soviética. El reequipamiento de la FAR comenzó con 30 MiG-17 y 20 MiG-19, además de una treintena de aviones de transporte y helicópteros Mil Mi-4. A consecuencia de la famosa «crisis de los misiles» de 1962, no llegaron a desplegarse en la isla ingenios balísticos de medio alcance del tipo SS-4, retirándose de Cuba 33 bombarderos a reacción Il-28, pero se mantuvo el emplazamiento de misiles antiaéreos SA-2 y cohetes de artillería de la serie FROG.

Los siguientes pasos consistieron en la llegada de MiG-21F y MiG-21MF. En 1978 se produjo la entrega de MiG-23/27; también se han recibido helicópteros de los tipos Mi-8 y Mi-24, estos últimos a principios de 1982.

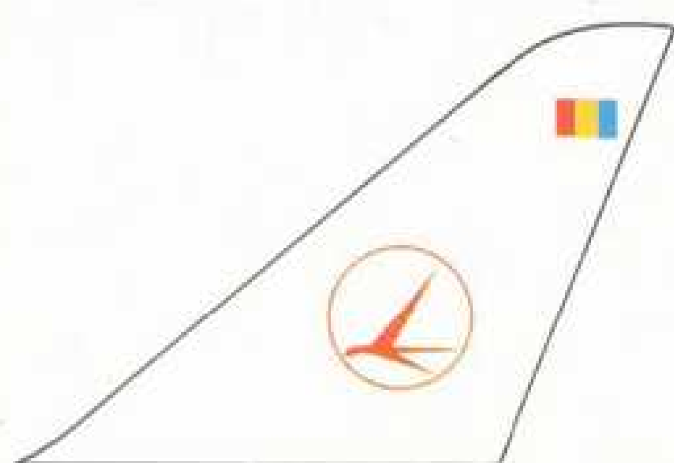
Equipamiento de las unidades de vuelo de la FAR

Efectivos de combate
Apoyo táctico
65 MiG-17F
15 MiG-23BM o MiG-27
Interceptación
35 MiG-19SF
80 MiG-21F/MF
15 MiG-23S
Helicópteros de combate
Número indeterminado de Mil Mi-24

Efectivos de entrenamiento
12 MiG-15UTI
10 MiG-21U
2 MiG-23U
20 Zlin Z326 Trener

Efectivos de transporte
Ala fija
12 Antonov An-2
4 Antonov An-24
20 Antonov An-26
Helicópteros
12 Mil Mi-4
20 Mil Mi-8

Nota: No se dispone de datos concretos acerca de las bases a las que está asignado cada tipo de avión. Las principales son: Camagüey, Campo Libertad, Güines, La Habana, Holguín, San Antonio, San Julián, Santa Clara, Santiago de Cuba y Varadero.



TAROM

Linile Aeriene Romane Exploatate cu Statul (LARES) se creó en 1932, con una flota de Junkers F.13. LARES obtuvo algunos de Havilland D.H.89, y el 13 de julio de 1936 adquirió la línea aérea SARTA, fundada por Henri Potez. Hacia 1939, la compañía había crecido considerablemente y operaba en una red de rutas que se extendía hasta Atenas, Milán, Berlín y Varsovia; cubría estos servicios con 43 aviones, entre los que se incluían 13 tipo Potez, 11 Lockheed L.10 y siete de Havilland. En 1946, se creó la Transporturile Aeriene Romana Sovieteca (TARS) como una empresa conjunta rumanosoviética, que utilizó el material sobrante de la LARES de preguerra. Se reanudaron los servicios nacionales y se inauguraron otros a Praga, Budapest y Varsovia.

En 1954, TARS fue denominada Transporturile Aeriene Romane (TAROM), a consecuencia de la compra, por parte del gobierno rumano, del 50 % del capital accionario perteneciente a los soviéticos. Aproximadamente por la misma época entró en servicio el Ilyushin Il-14.

A comienzos de la década de 1960, la columna vertebral de la flota internacional estaba constituida por catorce Ilyushin Il-18. A mediados de dicha década, los Antonov An-24 comenzaron a reemplazar a los Il-14 en los servicios nacionales. El BAC One-Eleven Serie 424EU (registrado como YR-BCA), que se entregó el 14 de junio de 1968, fue el primer reactor propiamente dicho de la empresa: este avión cubrió la mayor parte de las rutas europeas hasta la llegada, en 1976, del Tupolev Tu-154. Para sus servicios de largo alcance TAROM utiliza el Ilyushin Il-62, que entró en servicio en 1973, y el Boeing 707, cuyo primer ejemplar se entregó el 21 de febrero de 1974.

Actualmente, TAROM realiza servicios regulares de pasajeros y carga dentro de Rumania, además de vuelos internacionales a distintos puntos de Europa, África, Medio y Lejano Oriente y Nueva York. La Linile Aeriene Romane (una subsidiaria de TAROM constituida en 1975) tiene a su cargo el servicio charter internacional e incluso vuelos de turismo, para los que utiliza tres BAC One-Eleven Serie 424EU.



TAROM ha comenzado en 1976 a utilizar en sus rutas europeas aviones Tupolev Tu-154 (foto TAROM).

Flota actual de TAROM

Antonov An-24RT

N.° Reg.	Observaciones
YR-AMM	de carga
YR-AMN	de carga
YR-AMO	de carga

Antonov An-24RV

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-AMB	06905
YR-AMC	06906
YR-AME	07607
YR-AMF	07902
YR-AMG	08303
YR-AMH	08802
YR-AMI	08803
YR-AMJ	09808
YR-AMK	09705
YR-AMY	09809
YR-BMA	10105
YR-BMB	10106
YR-BMC	10201
YR-BMD	10202
YR-BME	10310
YR-BMF	10404
YR-BMG	
YR-BMH	10407
YR-BMI	10408
YR-BMJ	
YR-BMK	10803
YR-BML	
YR-BMM	10807
YR-BMN	
YR-BMO	10710

Antonov An-24T

N.° Reg.	Observaciones
YR-AML	de carga
YR-AMS	de carga

Antonov An-24V

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-AMP	03505
YR-AMR	03309
YR-AMV	03507
YR-AMX	02107
YR-AMZ	01701

Antonov An-26

N.° Reg.	Observaciones
YR-ADA	de carga
YR-ADB	de carga
YR-ADC	de carga
YR-ADE	de carga

BAC One-Eleven Serie 401AK

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-BCG	077

BAC One-Eleven Serie 402AP

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-BCH	161

BAC One-Eleven Serie 424EU

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-BCB	156
YR-BCE	165

BAC One-Eleven Serie 487GK(F)

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-BCR	267

BAC One-Eleven Serie 525FT

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-BCI	252
YR-BCJ	253
YR-BCK	254
YR-BCL	255
YR-BCM	256
YR-BCN	266
YR-BCO	274

Boeing 707-3K1C

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-ABA	20803
YR-ABC	20805

Boeing 707-321C

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-ABM	19272
YR-ABN	19379

Ilyushin Il-18D

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-IMJ	186009102
YR-IML	187009102
YR-IMM	187009904

Ilyushin Il-18V

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-IMA	181003602
YR-IMC	182004802
YR-IMD	182004804
YR-IME	183006205
YR-IMF	184007105
YR-IMG	184007301
YR-IMH	185008301
YR-IMI	185008302
YR-IMZ	185008602

Ilyushin Il-62

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-IRA	21302
YR-IRB	21305
YR-IRC	51902

Ilyushin Il-62M

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-IRD	4727546
YR-IRE	

Tupolev Tu-154B

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-TPA	159/82760018
YR-TPB	161/82760020
YR-TPC	175/82760040
YR-TPD	224/82770021
YR-TPE	225/82770024
YR-TPF	239/82770038

Tupolev Tu-154B-1

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-TPG	262/82770066

Tupolev Tu-154B-2

N.° Reg.	N.° Constr.
YR-TPI	342/82790015
YR-TPJ	408/
YR-TPK	417/
YR-TPL	428/



ARGENTINA

Las fuerzas aéreas argentinas están organizadas en tres agrupaciones: la Fuerza Aérea, la Aviación Naval y la Aviación del Ejército, independiente la primera y con relación orgánica con el Comando en Jefe de la Marina y el Comando en Jefe del Ejército, respectivamente, las otras dos.

El conflicto con Gran Bretaña por la soberanía de las islas Malvinas, en los meses de abril, mayo y junio de 1982, puso a prueba la capacidad de las fuerzas aéreas en un teatro de operaciones exigente. Las distancias desde los aeródromos del continente a la capital de las islas variaba entre los 704 km y los 959 km, y la infraestructura aeronáutica de las Malvinas era precaria. Los aviones de combate que debían operar desde el continente estaban en el límite de sus radios de acción; el perfil de vuelo lo-lo-lo, que aumentaba los consumos, era obligatorio para penetrar la vigilancia radar de la flota británica, debido a lo cual los vuelos se programaban con reabastecimiento en el aire.

La Fuerza Aérea Argentina

La formación de pilotos de la Fuerza Aérea Argentina tiene lugar en la Escuela de Aviación Militar de Córdoba, con T-34B Mentor para instrucción básica y Morane-Saulnier M.S.760 Paris para instrucción avanzada.

La FAA intervino en la lucha utilizando desde el continente cazabombarderos A-4B y A-4C Skyhawk, IAI Dagger (versión israelí del Mirage V), Dassault Mirage IIIEA, BAC Canberra Mk 62 e IA-58 Pucará, con un total de 82 aviones de combate.

Utilizando unidades de tres aviones, se planificaron 505 salidas en los 44 días de lucha, produciendo, según fuentes argentinas, el hundimiento de 6 buques de diversos tipos y averías de distinto grado en otros 10. En las acciones de ataque a la flota británica fueron abatidos 11 Mirage (M IIIEA y M5), 17 A-4 y 2 Canberra.

Las unidades de Transporte Aéreo de la FAA rompieron el bloqueo impuesto por los británicos en numerosas ocasiones. Los 9 Hercules, junto con otras unidades de Aerolíneas Argentinas y Austral, volaron 2 356 horas, movilizando 5 442 toneladas de carga y 9 729 pasajeros, y colaborando en tareas de exploración y reconocimiento; en estas últimas se perdieron un Hercules y un Learjet.

Los medios de búsqueda y salvamento desplegados en los aeródromos del sur estaban constituidos por un F.27 Friendship, un de Havilland Twin Otter y tres aviones Mitsubishi MU-2/60, así como por dos helicópteros Hughes 369HM, dos Sikorsky S-58, dos S-61 y dos CH-47 Chinook, que cumplieron su cometido junto con los aparatos similares del Ejército y la Armada, rescatando a 14 pilotos sobre 18 saltos informados.

La Armada Argentina

La Armada Argentina, que inició su actividad aeronaval en 1946, opera actualmente desde bases en tierra que se extienden a lo largo del litoral Atlántico y desde el portaviones ARA *25 de Mayo*.

Las fuerzas de ataque han consistido en los últimos tiempos en una escuadrilla de 11 aviones McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk; durante el año 1982 se han visto reforzadas con la incorporación de 5 Super Etendard (equipados con misiles antibuque Exocet), que en 1983 totalizarán 14 aviones.

Informes argentinos indican que los McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk, los Dassault Super Etendard y los Aermacchi M.B.339 Pelican realizaron 100 salidas de combate durante el conflicto de las Malvinas, apuntándose el hundimiento de 4 buques y averiando a otros 4. Durante las acciones de ataque a unidades de superficie fueron derribados 2 A-4Q; un M.B. 339 fue alcanzado por el fuego antiaéreo terrestre.

Tres Lockheed L-188 Electra y tres Fokker F.28 Fellowship transportaron a las Malvinas durante el conflicto 571 toneladas de carga y 1 840 hombres.

Las tareas de guerra antisubmarina son cumplidas por 6 Grumman S-2E Tracker y 5 helicópteros Sikorsky H-3 Sea King, que operan desde el *25 de Mayo*. Los tres Lockheed P-2 Neptune con base en Comandante Espora tienen la misión de realizar patrullas marítimas a lo largo de la costa. Durante el conflicto, los Tracker y Neptune fueron esenciales para las tareas de detección e identificación de unidades enemigas.

Las tareas de apoyo son realizadas por algunos Beech Super King Air B200 y un transporte Hawker Siddeley HS-125 Dominie.

La Base Aeronaval de Punta Indio es utilizada preferentemente para tareas de escuela y entrenamiento; se equipa con 15 Beech T-34C Turbo-Mentor y Aermacchi M.B. 326 y 339.



Dassault Mirage III de la Fuerza Aérea Argentina. Durante el conflicto de las Malvinas, estos aviones combatieron contra la Task Force británica y se encargaron de la defensa del continente (foto Dassault).

El Ejército Argentino

El Comando de Aviación del Ejército posee un parque de más de 80 aeronaves, entre ellos más de 60 helicópteros. Se vieron envueltos en el conflicto de las Malvinas los 20 Bell UH-1, 12 Aérospatiale Puma y nueve Agusta A 109, así como dos Boeing Chinook. Los aviones de ala fija en servicio con el Ejército son tres transportes Aeritalia G222, cuatro Piper Navajo, ejemplares únicos de Cessna Citation, Beech King Air, Queen Air, Rockwell Sabreliner y aviones Merlin III y IV.

Unidades de vuelo de la Fuerza Aérea Argentina

Unidad	*Base*
I Brigada Aérea	El Palomar
1 Grupo de Transporte	
1 Escuadrón (Lockheed C-130/KC-130 Hercules)	
1 Escuadrón (Boeing 707-320B)	
1 Escuadrón (Fokker F.27/F.28)[LADE]	
1 Escuadrón (G II)	
II Brigada Aérea	Paraná
1 Grupo de Bombardeo (BAC Canberra Mk 62)	
1 Grupo Aerofotográfico (G II)	
III Brigada Aérea	Reconquista (Sta. Fe)
1 Grupo de Exploración y Ataque (IA-58 Pucará)	
IV Brigada Aérea	El Plumerillo
1 Grupo de Caza (McDonnell Douglas A-4C Skyhawk)	
1 Grupo de Instrucción Avanzada (Morane-Saulnier M.S.760 Paris)	
1 Escuadrilla de Búsqueda y Salvamento (Aérospatiale SA 315B Lama)	
V Brigada Aérea	Villa Reynolds
1 Grupo de Caza (McDonnell Douglas A-4B Skyhawk)	
VI Brigada Aérea	Tandil
1 Grupo de Caza (IAI Dagger)	
VII Brigada Aérea	Morón
1 Grupo de Exploración y Ataque (Hughes 500M/Bell UH-1H)	
VIII Brigada Aérea	Mariano Moreno
1 Grupo de Caza (Dassault Mirage IIIEA)	
IX Brigada Aérea	Comodoro Rivadavia
1 Grupo de Transporte (de Havilland Twin Otter)	
Escuela de Aviación Militar	Córdoba
1 Grupo de Instrucción Avanzada (Morane-Saulnier M.S.760 Paris)	

Unidades de vuelo del Comando de Aviación Naval Argentina

Unidad	*Base*
2.ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (Dassault-Breguet Super Etendard)	Comandante Espora
3.ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk)	Comandante Espora
Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina (Grumman S-2E Tracker)	Comandante Espora
Escuadrilla Aeronaval de Exploración (Lockheed SP-2H Neptune)	Comandante Espora
1.ª Escuadrilla Aeronaval de Ataque (Aermacchi M.B.326/339)	Punta Indio
1.ª Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil (Lockheed L-188 Electra)	Ezeiza
2.ª Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil (Fokker F.28 Fellowship/HS-125)	Ezeiza
Escuela de Aviación Naval (Beech T-34C Turbo-Mentor)	Punta Indio
1.ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros (Aérospatiale Alouette/Westland Lynx)	Comandante Espora
2.ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros (Sikorsky S-61D Sea King)	Comandante Espora

Singapore Airlines



La precursora de Singapore Airlines, Malayan Airways, comenzó sus servicios interiores, uniendo diversos puntos de la Federación de Malasia, el 1.º de mayo de 1947; para ello utilizó Airspeed Consul, que más tarde reemplazó por Douglas DC-3.

Los servicios internacionales a Saigón, Palembang y Yakarta se establecieron hacia 1948, fecha en que la BOAC poseía el 10 % de las acciones de la empresa. Esta participación se elevó al 49 % en marzo de 1958, al mismo tiempo que se incorporaba a la empresa la Federation Air Services.

Durante la década de los sesenta, a fin de ampliar la red internacional de vuelos, se tomaron en arriendo Bristol Britannia de la BOAC; y a finales de 1965, se compraron, también a la BOAC, de Havilland D.H. 106 Comet 4. El 28 de mayo de 1968 se recibía el primer Boeing 707-312B (registrado 9V-BBA) para cubrir los servicios de largo trayecto de la compañía; el primer Boeing 737-112 (registrado 9N-AOU) fue entregado el 16 de julio de 1969 y se utilizó para realizar los trayectos más cortos dentro del Sureste Asiático.

El 1 de octubre de 1972 se constituyó Singapore Airlines, como resultado de la división de Malaysia Singapore Airlines en dos líneas aéreas que en la actualidad representan a los dos países, Malaysia y Singapur. El 31 de julio de 1973, Singapore Airlines se hizo cargo de su primer Boeing 747-212B (registrado como 9V-SIA); este avión, junto con el McDonnell Douglas DC-10-30, constituye hoy la columna vertebral de la flota intercontinental de Singapore Airlines. El Airbus A300B4-203, cuyo primer ejemplar fue entregado el 20 de diciembre de 1980 y registrado como V-STA, cubre los servicios de corta distancia junto a un pequeño número de Boeing 727-212. En un futuro se espera la entrega de nuevos Airbus A-300 más la versión de cubierta superior agrandada del Boeing 747.

En la actualidad, la compañía realiza servicios regulares de pasajeros y carga a Australia, Asia, América del Norte y Europa.

Flota actual de Singapore Airlines

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9V-STA	117
9V-STB	121
9V-STC	126
9V-STD	169
9V-STE	174
9V-STF	182

Encargados

ocho aviones a entregar (dos por año) entre 1983 y 1985

Boeing Advanced 727-212

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9V-SGH	21946
9V-SGI	21947
9V-SGJ	21948

Boeing 747-212B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9V-SQD	21048
9V-SQE	21162
9V-SQF	21316
9V-SQG	21439
9V-SQH	21683
9V-SQI	21684
9V-SQJ	21935
9V-SQK	21936
9V-SQL	21937
9V-SQM	21938
9V-SQN	21939
9V-SQO	21940
9V-SQP	21941
9V-SQQ	21942
9V-SQR	21943
9V-SQS	21944

Encargados

ocho Boeing 747-212B (SUD), n.os constr. 23026-23033, a entregar entre mayo de 1983 y marzo de 1986

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9V-SDB	46993
9V-SDD	46995
9V-SDE	46999
9V-SDF	47817
9V-SDG	47818

Cinco DC-10-30 de Singapore Airlines cubren servicios intercontinentales (foto Singapore Airlines).



EE UU (9)

Reserva de la Fuerza Aérea



El Fairchild Republic Thunderchief equipa únicamente a un escuadrón de la AFRES, y se retirará definitivamente en 1983 (foto Lindsay Peacock).

La Reserva de la Fuerza Aérea (*Air Force Reserve*, AFRES), que tiene instalado su cuartel general en la base de Andrew, Maryland, se encuentra en la actualidad, al igual que la Guardia Aérea Nacional, en un proceso de reequipamiento que eliminará en gran medida la filosofía de «prestado» que ha imperado durante muchos años en relación con los aparatos utilizados por sus unidades. Recientemente, los elementos de la AFRES han recibido directamente de la línea de producción ejemplares del Fairchild-Republic A-10A Thunderbolt II, y entre los nuevos aviones solicitados para el futuro inmediato se encuentra el General Dynamics F-16A Fighting Falcon; ambos tipos supondrán un incremento significativo en la capacidad del Mando.

Como sucede con la Guardia Aérea Nacional, las unidades de la AFRES deben mantenerse en todo momento dispuestas para engrosar los efectivos de combate de primera línea de la US Air Force en caso de requerirlo así las necesidades de la defensa. Todo el personal de la AFRES realiza anualmente dos semanas de AcDuTra (*Active Duty Training*, entrenamiento en tareas activas), que consisten con frecuencia en despliegues de fuerzas u operaciones emprendidas desde bases de la US Air Force en el extranjero y desarrollados conjuntamente con fuerzas regulares de primera línea. En el caso de los elementos de transporte, que constituyen de hecho el grueso de las unidades de vuelo de la AFRES, las tripulaciones efectúan vuelos de reabastecimiento sobre otros países.

Un aspecto singular de la AFRES es el programa de unidades asociadas, que permite a los reservistas el vuelo y el mantenimiento de los McDonnell Douglas C-9A Nightingale, Lockheed C-141 StarLifter y Lockheed C-5A Galaxy del Mando de Transporte Aéreo Militar, junto a las tripulaciones y personal de las fuerzas regulares. El programa «asociado» se ha ampliado recientemente y abarca a los transportes-cisterna y de carga McDonnell Douglas KC-10A Extender con base en Barksdale.

Desde el punto de vista de la organización, los elementos de la AFRES están normalmente asignados a una de las tres Fuerzas Aéreas siguientes: la 4.ª y la 14.ª, compuestas principalmente por elementos de transporte, y la 10.ª, con elementos de caza táctica más algunos escuadrones de cisternas KC-135A y dos unidades de operaciones especiales. En el caso de una movilización, las unidades de la 4.ª y 14.ª Fuerzas Aéreas se incorporarían al Mando de Transporte Aéreo Militar, y las de la 10.ª Fuerza Aérea al Mando Aéreo Táctico, con la excepción de los escuadrones de KC-135 y KC-10, que se sumarían a las fuerzas del Mando Aéreo Estratégico.

Una reestructuración de la cadena de mando ha simplificado considerablemente la organización global, al eliminar el escalón intermedio del Grupo (Group), salvo en los casos en que los escuadrones operan desde una base distinta a la del Ala a que pertenecen. La única excepción importante a esta norma la representa el 302.° Squadron de Operaciones Especiales, que depende directamente del cuartel general de la 10.ª Fuerza Aérea; otros dos Groups tampoco forman ninguna Ala, como puede verse en el cuadro adjunto, sino que dependen directamente del cuartel general de la Fuerza Aérea correspondiente.

Unidades de la AFRES

Cuartel general - Andrews, Maryland
- 4.ª Fuerza Aérea, McClellan, California
- 10.ª Fuerza Aérea, Bergstrom, Texas
- 14.ª Fuerza Aérea, Dobbins, Georgia

4.ª Fuerza Aérea, McClellan, California
- 349.ª MAW (Asoc.), Travis, California
  - 301.° MAS (Asoc.) (C-5A)
  - 312.° MAS (Asoc.) (C-5A)
  - 708.° MAS (Asoc.) (C-141B)
  - 710.° MAS (Asoc.) (C-141B)
- 403.ª RWRW, Selfridge, Michigan
  - 301.° ARRS, Homestead, Florida (HC-130H/N, HH-3E)
  - 303.° ARRS, March, California (HC-130H)
  - 304.° ARRS, Portland, Oregón (HH-1H, UH-1N)
  - 305.° ARRS, Selfridge, Michigan (HC-130H/N, HH-3E)
  - 920.° WRG, Keesler, Massachusetts
    - *815.° WRS (WC-130H)*
- 433.ª TAW, Kelly, Texas
  - 68.° TAS (C-130B)
- 440.ª TAW, Mitchell Field, Wisconsin
  - 95.° TAS (C-130A)
  - 928.° TAG, Chicago-O'H[illegible] Illinois
    - *64.° TAS (C-130B)*
- 442.ª TAW, Richards-Gebaur, Montana
  - 303° TAS (C-130E)
  - 934.° TAG, Minneapolis-St Paul, Minnesota
    - *96.° TAS (C-130A)*
- 445.ª MAW (Asoc.), Norton, California
  - 728.° MAS (Asoc.) (C-141B)
  - 729.° MAS (Asoc.) (C-141B)
  - 730.° MAS (Asoc.) (C-141B)
- 446.ª MAW (Asoc.), McChord, Washington
  - 97.° MAS (Asoc.) (C-141B)
  - 313.° MAS (Asoc.) (C-141B)

10.ª Fuerza Aérea, Bergstrom, Texas
- 301.ª TFW, Carswell, Texas
  - 457.° TFS (F-4D)
  - 507.° TFG, Tinker, Oklahoma
    - *465.° TFS (F-4D)*
  - 508.° TFG, Hill, Utah
    - *466.° TFS (F-105D)*
- 434.ª TFW, Grissom, Indiana
  - 45.° TFS (A-37B)
  - 910.° TFG, Youngstown, Ohio
    - *757.° TFS (A-10A)*
  - 917.° TFG, Barksdale, Louisiana
    - *47.° TFS (A-10A)*
  - 926.° TFG, Nueva Orleans, Louisiana
    - *706.° TFS (A-10A)*
- 452.ª ARW, March, California
  - 336.° ARS (KC-135A)
  - 420.° ARS (Asoc.) (KC-10A en Barksdale)
  - 931.° ARG, Grissom, Indiana
    - *72.° ARS (KC-135A)*
  - 940.ª ARG, Mather, California
    - *314.° ARS (KC-135A)*
- 482.ª TFW, Homestead, Florida
  - 93.° TFS (F-4C)
  - 924.° TFG, Bergstrom, Texas
    - *704.° TFS (F-4D)*
- 302.° SOS, Luke, Arizona (CH-3E)
- 919.° SOG, Duke Field, Florida
  - 711.° SOS (AC-130A)

14.ª Fuerza Aérea, Dobbins, Georgia
- 94.ª TAW, Dobbins, Georgia
  - 700.° TAS (C-7A/B)
  - 908.° TAG, Maxwell, Alabama
    - *357.° TAS (C-7A/B)*
- 302.ª TAW, Rickenbacker, Ohio
  - 355.° TAS (C-123K)
  - 356.° TAS (C-123K)
  - 911.° TAG, Greater Pittsburgh, Pennsylvania
    - *758.° TAS (C-130A)*
- 315ª MAW (Asoc.), Charleston, Carolina del Sur
  - 300.° MAS (Asoc.) (C-141B)
  - 701.° MAS (Asoc.) (C-141B)
  - 707.° MAS (Asoc.) (C-141B)
- 439.ª TAW, Westover, Massachusetts
  - 337.° TAS (C-130B)
  - 731.° TAS (C-123K)
  - 914.° TAG, Niagara Falls, Nueva York
    - *328.° TAS (C-130A)*
- 459.ª TAW, Andrews, Maryland
  - 756.° TAS (C-130E)
  - 913.ª TAG, Willow Grove, Pennsylvania
    - *327.° TAS (C-130E)*
  - 927.° TAG, Selfridge, Michigan
    - *63.° TAS (C-130A)*
- 512.ª MAW (Asoc.), Dover, Delaware
  - 326.° MAS (Asoc.) (C-5A)
  - 709.° MAS (Asoc.) (C-5A)
- 514.ª MAW (Asoc.), McGuire, Nueva Jersey
  - 335.° MAS (Asoc.) (C-141B)
  - 702.° MAS (Asoc.) (C-141B)
  - 732.° MAS (Asoc.) (C-141B)
- 932.° AAS (Asoc.), Scott, Illinois
  - 73.° AAS (Asoc.) (C-9A)

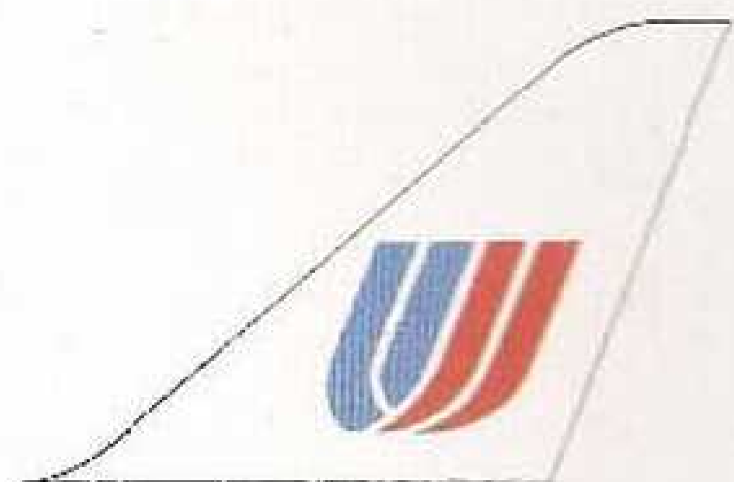
Abreviaturas

AAG	Grupo de transporte aeromédico
ASS	Escuadrón de transporte aeromédico
ARG	Grupo de reabastecimiento en vuelo
ARS	Escuadrón de reabastecimiento en vuelo
ARW	Ala de reabastecimiento en vuelo
ARRS	Escuadrón de salvamento y recuperación aerospacial
MAS	Escuadrón de transporte aéreo militar
MAW	Ala de transporte aéreo militar
RWRW	Ala de salvamento y de reconocimiento meteorológico
SOG	Grupo de operaciones especiales
SOS	Escuadrón de operaciones especiales
TAG	Grupo táctico de transporte aéreo
TAS	Escuadrón táctico de transporte aéreo
TAW	Ala táctica de transporte aéreo
TFG	Grupo táctico de caza
TFS	Escuadrón táctico de caza
TFW	Ala táctica de caza
WRG	Grupo de reconocimiento meteorológico
WRS	Escuadrón de reconocimiento meteorológico

United Airlines (1)



United opera actualmente una flota de 47 McDonnell Douglas DC-10-10 como el que vemos en la ilustración. Estos aviones resultan altamente rentables debido a su elevada capacidad de pasaje. A mediados de 1982, United puso en venta 14 de sus antiguos DC-8 (foto United Airlines).



Los orígenes de la mayor línea aérea privada del mundo se remontan a la época en que Henry Ford, famoso magnate de la industria automovilística, creó una línea aérea para el transporte postal, que realizó su primer servicio el 3 de abril de 1925, entre Detroit y Chicago. Un año más tarde, el 6 de abril de 1926, Walter T. Varney inauguró un servicio postal aerotransportado en el noroeste de EE UU. El 12 de mayo del mismo año, National Air Transport inició sus vuelos entre Chicago y Dallas con diez Curtiss Carrier Pigeon construidos por una compañía que pertenecía a Clement Keyes, presidente de la misma línea aérea. Poco tiempo después, el 31 de julio, Bill Stout, antiguo empleado de la línea aérea de Henry Ford, comenzó otro servicio postal y de pasajeros entre Detroit y Grand Rapids. Una nueva compañía, Pacific Air Transport, inauguró sus servicios entre Los Angeles y Seattle el 15 de setiembre de 1926. La predecesora más directa de United Airlines fue la Boeing Air Transport, que en julio de 1927 realizó su vuelo inaugural entre Chicago y San Francisco, distantes 3 087 km, con uno de sus 24 Boeing 40A.

El 1.° de enero de 1928, Boeing Air Transport se hizo cargo de Pacific Air Transport, y el 17 de diciembre del mismo año las dos empresas se fusionaron. Durante este período Fred Rentschler, de Pratt & Whitney, propuso una sociedad entre su compañía y Boeing Airplane Company; de esta unión surgió el 1.° de febrero de 1929, United Aircraft and Transport Corporation. El 30 de junio del mismo año esta empresa compró Stout Air Services y Ford; el 7 de mayo de 1930 United tomó el control de National Air Transport, y el 30 de junio Varney Airlines se convirtió en una filial, por lo que el 1.° de julio de 1930 todas las líneas aéreas mencionadas anteriormente estaban bajo la tutela de United Air Transport. La nueva compañía prestaba servicios desde el Pacífico hasta el Atlántico, de Nueva York a California, a los que se sumaban un servicio de Chicago a Dallas. Esta última ruta fue cancelada en 1934.

El primer avión de los denominados «modernos para líneas aéreas», fue el Boeing 247, que realizó su primer vuelo el 8 de febrero de 1933 y poco tiempo después —el 30 de marzo del mismo año— entró a formar parte de la flotilla de United. A finales de junio de 1933, United tenía 30 aviones de este tipo a su servicio. Finalmente, United llegó a operar con 70 de los 75 aviones que constituían la serie total.

En 1936, Pennsylvania Central Airline se fusionó con United y heredó algunos de los Boeing 247D; en enero de 1940 comenzó a prestar servicio con Douglas DC-3.

A mediados de 1939, United encargó seis Douglas DC-4E, y el prototipo (con el número de registro NX18100) efectuó un vuelo experimental poco después. El avión no resultó del agrado de la compañía, razón por la cual el 29 de setiembre del mismo año fue vendido a Japón.

A finales de 1940, la empresa inició el entrenamiento de personal militar en Oakland; tres años más tarde había entrenado a 5 000 mecánicos. El 15 de mayo de 1942, United obtuvo un contrato militar para establecer un servicio entre Fairfield (Ohio) y Anchorage (Alaska); un segundo servicio, esta vez desde Salt Lake City, comenzó en junio, y se prolongó hasta 1944. También realizó servicios en el área del Pacífico, utilizando Douglas C-54 Skymaster militares, entre setiembre de 1942 y marzo de 1945. En enero de 1942 se solicitó a la compañía que modificara aviones Boeing B-17 Fortalezas Volantes para misiones de reconocimiento fotográfico: unos 5 500 aparatos fueron modificados en los talleres de la empresa situados en Cheyenne.

El 11 de setiembre de 1944, la compañía encargó el Douglas DC-4, pero este pedido fue cancelado el 24 de octubre de 1945, cuando el gobierno de los EE UU introdujo en el mercado un gran número de C-54. En marzo de 1946, este modelo comenzó a prestar servicio en la ruta Chicago-Washington; dos meses después, realizaba el vuelo Hawai-California. El 24 de noviembre de 1946, la compañía recibía su primer Douglas DC-6 y el 11 de abril de 1951, un modelo mejorado del DC-6B (número de registro N37549). Hasta que entró en servicio el cuatrimotor, el Douglas DC-3 realizaba casi todos los vuelos de la United: en 1946 la compañía utilizaba 77 aviones de este tipo, 56 de los cuales eran de su propiedad.

El 20 de febrero de 1951, United encargó 30 Convair CV-340 para realizar vuelos de corta distancia; el 12 de mayo, recibió el primero de estos aviones (N73104, al que denominó *Reno*). United utilizó el Boeing Modelo 377 Stratocruiser, que entró en servicio el 1.° de diciembre de 1953, para cubrir ciertas rutas mientras esperaba la entrega de los Douglas DC-7. Toda la flota de Stratocruiser fue vendida a la BOAC algunos meses después. El primer Douglas DC-7 (número de registro N6301C) fue entregado el 10 de abril de 1954 y entró en servicio en junio de 1954.

El primer reactor de United fue el Douglas DC-8-11, que posteriormente se convertiría en la Serie 12 y por último en la Serie 21. El primero de estos reactores (número de registro N8004U) fue entregado el 29 de mayo de 1959 y entró en servicio el 18 de setiembre del mismo año, seguido por el Boeing Modelo 720-022, que el 5 de julio de 1960 comenzó a cubrir la ruta Chicago-Denver-Los Angeles. En julio de 1960, United hizo públicas sus intenciones de comprar la Capital Airlines, que en ese momento se encontraba en graves dificultades económicas, y el 1.° de junio de 1961 se celebró la fusión más importante de toda la historia de las líneas aéreas estadounidenses. La nueva compañía prestaba servicios a 116 ciudades y su flota estaba formada por 267 aviones.

El 25 de febrero de 1960, Sud Aviation recibió un pedido importante: United encargaba 20 Caravelle VIR. Este avión, que tenía una configuración de primera clase y podía acomodar 64 pasajeros, fue utilizado para cubrir las rutas de la compañía en las regiones del centro y del este de los EE UU.

El 6 de febrero de 1964 entró en servicio entre San Francisco y Denver el primer Boeing Modelo 727-22. El primer avión de este tipo había sido entregado el 29 de octubre de 1963 con el número de registro N7004U; los Boeing Modelo 727-22 han seguido volando hasta hoy. En febrero de 1965, United Airlines se convertía en la primera línea aérea estadounidense que encargaba el Boeing Modelo 737-200; el primer ejemplar, con número de registro N9002U, le fue entregado el 29 de diciembre de 1967. También estos aviones continúan en servicio. Estos dos modelos de Boeing remplazaron a los Vickers Viscount (que había adquirido cuando se fusionó con Capital) y a los Caravelle. El siguiente avión importante que la compañía incorporó al servicio fue el Boeing Modelo 747-122; el primero, denominado *William M. Allen*, con número de registro N4703U, fue entregado el 30 de junio de 1970 y entró en servicio el 23 de julio de ese mismo año, efectuando la ruta de Hawai. En la actualidad, el único modelo de fuselaje ancho en servicio es el McDonnell Douglas DC-10-10, que comenzó a volar entre San Francisco y Washington el 14 de agosto de 1971. El primero de estos aviones (número de registro N1802U) fue entregado el 29 de julio. La entrada en servicio de otro tipo de fuselaje ancho, el Boeing Modelo 767, estaba prevista para finales de 1982 y la empresa tiene intenciones de utilizar en el futuro 40 de estos aviones.

En este momento United realiza un servicio extensivo de pasajeros a más de cien ciudades en los EE UU, Hawai, Canadá y México, además de algunos vuelos charter.



Saudia

Saudi Arabian Airlines se estableció en mayo de 1945 y adquirió una pequeña flota de Douglas DC-3, uno de los cuales fue donado por el presidente F.D. Roosevelt al rey Abd al-Aziz. Estos aviones comenzaron a operar en servicios de correo y charter entre Riyad, Yidda y Dahran; el primer servicio regular de la compañía se inició el 14 de marzo de 1947. Durante el primer año las operaciones revistieron interés suficiente como para que se encargaran cinco Douglas C-54. El primer Bristol 170 fue entregado el 28 de junio de 1949 y matriculado SA-AAB (más tarde HZ-AAB) y los dos primeros C-54 llegaron en junio de 1952 con las matrículas HZ-AAG y HZ-AAT.

En el mismo año en que se recibieron los C-54, la línea aérea saudí encargó sus primeros tres Convair CV-340, a los que más tarde se unieron otros siete. Los dos primeros, que llevaban las matrículas HZ-AAT y HZ-AAU, fueron entregados el 3 de junio de 1954. Gradualmente, la red nacional se extendió, y a finales de 1961 dieron comienzo los servicios a los países vecinos, a El Cairo, Bombay y Karachi, para lo cual se utilizó el primer reactor, un Boeing 720-068B. Los dos primeros aviones de este tipo, matriculados HZ-ACA y HZ-ACB, fueron entregados el 20 de diciembre de 1961.

El 8 de febrero de 1967, la línea aérea se hizo cargo de su primer Douglas DC-9-15, matriculado HZ-AEA. Este tipo fue utilizado para complementar al Convair CV-340 en las rutas domésticas de gran densidad, sobre todo la de Riyad, Yidda y Dahran. En mayo de 1967 comenzaron los servicios a Londres.

En 1967, Saudi Arabian Airlines encargó dos Boeing 707, y el primero, con la matrícula HZ-ACC, fue entregado el 8 de enero de 1968. El Modelo 707 fue usado en un principio para vuelos sin escala de Yidda a Londres, a los que en 1969 siguieron servicios a Argel.

En 1972, la línea aérea adoptó la nueva denominación de Saudia. En ese mismo año, el 14 de marzo, le era entregado su primer Boeing 737, que, matriculado HZ-AGA, entró en servicio para cubrir rutas interiores. Dado que la compañía recibió más Boeing 737, el Convair CV-340 y el Douglas DC-9 fueron puestos fuera de servicio y vendidos. En 1975, la línea aérea amplió su capacidad de transporte de pasajeros a largas distancias gracias a la recepción del primer Lockheed L-1011 TriStar, matriculado HF-AHA el día 25 de junio. A fin de satisfacer la creciente demanda, se tomaron en préstamo dos Boeing 747-2B4B de Middle East Airlines, matriculados OD-AGH y OD-AGI. Estos dos aviones volvieron a su lugar de origen y fueron remplazados por Boeing 747 propios, el primero de los cuales fue entregado el 24 de abril de 1981 y matriculado HZ-AIA.

Saudia efectúa actualmente servicios de pasajeros y carga con más de 20 destinos dentro del reino, y su red internacional se extiende desde Bombay a Londres, incluyendo el Oriente Medio y África Oriental. Los servicios de Dahran a Nueva York y Houston son realizados en colaboración con la compañía Pan American World Airways, utilizando Boeing 747SP de esta última.



Vemos aquí a uno de los Grumman Gulfstream II entregados a Saudia en mayo de 1976 (foto Aviation Letter Photo Service).

Flota actual de Saudia

Airbus Industrie A300B-4600
11 a entregar a partir de 1982

Boeing 707-323C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N8413	19576

Préstamo de United Air Carriers Inc.

Boeing 707-368C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-ACC	19809
HZ-ACD	19810
HZ-ACG	21103
HZ-ACH	21104
HZ-ACI	21261
HZ-ACJ	21367

Boeing Advanced 737-268

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-AGG	20576
HZ-AGD	20577
HZ-AGE	20578
HZ-AGF	20882
HZ-ACG	20883

Boeing Advanced 737-268A

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-AGH	21275
HZ-AGI	21276
HZ-AGJ	21277
HZ-AGK	21280
HZ-AGL	21281
HZ-AGM	21282
HZ-AGN	21283
HZ-AGO	21360
HZ-AGP	21361
HZ-AGQ	21362
HZ-AGR	21653
HZ-AGS	21654

Boeing 747-168B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-AIA	22498
HZ-AIB	22499
HZ-AIC	22500
HZ-AID	22501
HZ-AIE	22502
HZ-AIG	22747
HZ-AIH	22748
HZ-AII	22749

Boeing 747-2B5 (SCD)

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL-7459	22486

Préstamo de Corean Air Lines

Boeing 747SP-068

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-AIF	22503
HZ-AIJ	22750

Douglas DC-8-55

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N910R	45854
N915R	45916

Douglas DC-8-61

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N912R	45916

Douglas DC-8-61CF

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N810EV	45902

Douglas DC-8-63CF

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N865F	46088
TF-FLC	46049
TF-FLE	46101

Douglas DC-8-71

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N917R	46099

(NB = otros DC-8 recibidos en préstamo de United Air Carriers Inc. Por períodos limitados)

Fokker F.28 Fellowship Mk3000

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OY-BRM	11143
OY-BRN	11151

Lockheed L-1011-200 TriStar

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-AHA	1110
HZ-AHB	1116
HZ-AHC	1137
HZ-AHD	1144
HZ-AHE	1124
HZ-AHF	1130
HZ-AHG	1148
HZ-AHH	1149
HZ-AHI	1160
HZ-AHJ	1161
HZ-AHL	1170
HZ-AHM	1171
HZ-AHN	1175
HZ-AHO	1187
HZ-AHP	1190
HZ-AHQ	1192
HZ-AHR	1214

Flota actual de Saudia Special Flight

Gulfstream American G-1159 Gulfstream II

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-AFG	175
HZ-AFH	171

Gulfstream American G-1159 Gulfstream II TT

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-AFI	201
HZ-AFJ	203
HZ-AFK	239

Gulfstream American G-1159 Gulfstream III

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-AFL	311
HZ-AFM	324
HZ-AFN	—
HZ-AFO	—

(también se utilizan Piper PA-23, Cessna 421, Beech King Air, Shorts Skyvan, de Havilland Canada DHC-3 Otter, de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter, de Havilland Canada DHC-2 Beaver de ala fija, más diversos tipos de helicópteros)

Flota actual de Saudia Royal Flight

Boeing 707-368C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-HM2	21081
HZ-HM3	21368

Boeing Advanced 737-238A

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-HM4	22050

Boeing 747SP-068

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-HM1	21652

Otros aviones que vuelan con los indicativos de Saudia

Gulfstream American G-1159 Gulfstream II

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-ADC	—

Gulfstream American G-1159 Gulfstream III

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-RC3	—

Lockheed JetStar 731

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-FBT	5086

Lockheed C-130H Hercules

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HZ-114	4843
HZ-115	4845



EE UU (11)

Un McDonnell Douglas F-15A Eagle, el único ejemplar de este tipo asignado al AFLC. Lleva en la deriva el código extraoficial «WR», que indica al Centro de Logística Aérea Warner-Robins (foto Lindsay Peacock).

Mando Logístico de la Fuerza Aérea

A pesar de que opera solamente un reducido número de aviones, el Mando Logístico de la Fuerza Aérea (*Air Force Logistics Command,* AFLC) constituye un elemento vital de la USAF; es responsable de las tareas de suministro y mantenimiento, así como de la compra de todos los sistemas de armas. Por lo tanto se puede afirmar que el AFLC es imprescindible para la USAF, ya que sin sus servicios ninguno de los mandos de combate lograría llevar a cabo sus tareas durante mucho tiempo. Al estar envuelto en el campo de los suministros, mantiene una estrecha relación con el Mando de Transporte Aéreo Militar, con la finalidad de cubrir satisfactoriamente sus numerosos requisitos en materia de transporte.

El cuartel general del AFLC está situado en la base de Wright-Patterson, Ohio; dicha base es también la sede de dos organizaciones especializadas, la Divión Logística de Adquisiciones de la Fuerza Aérea y el Centro de Logística Internacional del AFLC. Las tareas de ambas se explican por sí mismas: la primera es responsable del desarrollo y del diseño de nuevos sistemas de armas, así como de los contratos para la adquisición de dichos sistemas, de piezas de recambio y de equipos auxiliares especializados; el Centro de Logística Internacional está relacionado en menor medida con los aspectos del desarrollo y se ocupa principalmente del Programa de Ventas Militares al Extranjero, que actualmente se extiende a más de sesenta países e incluye todo tipo de material, desde misiles aire-aire hasta células enteras.

Además de estas organizaciones, el AFLC controla cinco Centros de Logística Aérea (ALC), responsables de la renovación de los aviones, helicópteros, misiles y motores utilizados por la USAF. Sus tareas incluyen el poner al día los sistemas, planificar inspecciones, el mantenimiento y la pintura de los aviones antes de que éstos regresen al servicio activo. Cada ALC suele ocuparse de un grupo específico de aviones, pero en algunos casos —por ejemplo, el del B-52 Stratofortress— dos ALC trabajan en conjunto. De vez en cuando estos centros emprenden programas de conversión: recientemente el ALC Ogden, de Hill, Utah, llevó a cabo la modificación de más de cien McDonnell Douglas F-4E Phantom, que fueron convertidos a una configuración de F-4G Wild Weasel.

Probablemente la división más conocida del AFLC es el centro de Almacenamiento y Disponibilidad de Aviones Militares (MASDC) situado en la base de Davis-Monthan, Arizona. Conocido como «el osario», el MASDC no solamente se ocupa de desguazar aviones sino que también conserva miles de aparatos procedentes de todos los elementos de la USAF, a menudo por su valor como fuentes de piezas de recambio o para revenderlos a fuerzas aéreas extranjeras. Las condiciones climáticas ayudan a la conservación de estos aviones, ya que el seco aire del desierto disminuye manifiestamente las posibilidades de corrosión.

Otro elemento de apoyo del AFLC es el Centro de Metrología y Guía Aeroespacial de Newark, Ohio; este centro es responsable del mantenimiento y reparación de los sofisticados sistemas de guía incorporados a los aviones y misiles de la USAF. Por último, el AFLC controla también el Museo de la Fuerza Aérea de Wright-Patterson, que expone más de 100 aviones y realiza préstamos con destino a diversas exhibiciones.

Mando Logístico de la Fuerza Aérea

Cuartel general del AFLC, Wright-Patterson, Ohio

- División Logística de Adquisiciones de la Fuerza Aérea, Wright-Patterson, Ohio
- Centro Logístico Internacional del AFLC, Wright-Patterson, Ohio
- Centro Médico de la USAF, Wright-Patterson, Ohio
- Museo de la Fuerza Aérea, Wright-Patterson, Ohio
- 2750.ª Ala de Base Aérea, Wright-Patterson, Ohio
- Centro de Metrología y Guía Aeroespacial, Newark, Ohio
- Centro de Logística Aérea Ogden, Hill, Utah (F-4, F-16)
- Centro de Logística Aérea Oklahoma City, Tinker, Oklahoma (A-7, B-1, B-52, C-135, C-137, E-3, E-4)
- Centro de Logística Aérea Sacramento, McClellan, California (A-10, C-12, F-105, F-111, T-33, T-39)
- Centro de Logística Aérea San Antonio, Kelly, Texas (C-5, C-9, F-5, F-106, A/T-37, T-38, T-41, T-43, O-2, OV-10)
- Centro de Logística Aérea Warner-Robins, Robins, Georgia (C-7, C-123, C-130, C-140, C-141, F-15, H-1, H-3, H-53)
- Centro de Almacenamiento y Disponibilidad de Aviones Militares, Davis-Monthan, Arizona (se ocupa de aviones de todos los servicios estadounidenses)

Nota: sólo se indican los tipos de aviones que corresponden a cada centro logístico; algunos de éstos tienen también responsabilidades en materia de motores y misiles

Cathay Pacific

El VR-HIB es un Boeing 747-267B, uno de los seis Modelo 747 de Cathay Pacific. Un séptimo «Jumbo» se halla bajo pedido (foto Aerocolour).



Cathay Pacific Airways, la línea aérea de Hong Kong, fue fundada el 24 de setiembre de 1946 con la finalidad de realizar servicios de transporte de carga entre Shangai y Sidney. A finales de ese mismo mes recibió su primer avión, un Douglas DC-3 matriculado VR-HDA, seguido el 3 de octubre por dos aparatos más del mismo modelo. En 1948, la organización John Swire adquirió una participación mayoritaria en la línea aérea; a partir de ese momento, varias compañías pertenecientes al grupo Swire han seguido el ejemplo y tomado acciones de Cathay Pacific.

El 7 de setiembre de 1949 la compañía recibió su primer Douglas C-54, tipo que le permitió ampliar sus servicios durante los cinco años siguientes a Calcuta, Saigón y Borneo. El primer Douglas DC-6 presurizado, matriculado VR-HFG, fue entregado el 1 de diciembre de 1954; el 9 de junio de 1958 la línea aérea recibió su primer avión nuevo, un Douglas DC-6B. Menos de un año después llegó el primer aparato con motor a turbina, un Lockheed L-188 Electra entregado el 1 de abril de 1959 y matriculado VR-HFO; Cathay Pacific fue la primera línea aérea asiática en operar este modelo, a partir del 15 de abril de ese año. En 1959 la compañía se fusionó con Hong Kong Airways, empresa asociada a BOAC que empleaba Vickers Viscount en servicios al Lejano Oriente. Con el fin de mantener la competitividad, la línea aérea pasó pedido en 1961 por un reactor Convair CV-880: entregado el 20 de febrero de 1960 y matriculado VR-HFS, entró en servicio el 8 de abril en la ruta de Hong Kong a Manila y Tokyo. Durante los años sesenta Cathay Pacific compró otros ocho CV-880, el último de los cuales llegó el 26 de junio de 1970. A finales de ese año se hizo evidente la necesidad de aparatos de mayor capacidad, y la elección recayó en el Boeing 707. Se compraron dos ejemplares a Northwest Orient Airlines: el primero de ellos, matriculado VR-HGH, fue entregado el 1 de julio de 1971 y entró en servicio el 3 de agosto. Finalmente, la línea aérea acabó por comprar 12 Boeing 707 a Northwest Orient; paralelamente, los Convair CV-880 iban siendo retirados de servicio.

Entre 1971 y 1974 las actividades de Cathay Pacific siguieron una línea de constante expansión, lo que hizo concebir la idea de adquirir aviones de fuselaje ancho. En marzo de 1974 se encargaron dos Lockheed L-1011-100 TriStar, el primero de los cuales, matriculado VR-HHK, fue entregado el 8 de agosto de 1975 y entró en servicio el 16 de setiembre.

En octubre de 1978 se encargaron Boeing 747-267B propulsados por motores Rolls-Royce RB.211, destinados a cubrir la ruta a Londres. El primero, recibido el 20 de julio de 1979, fue matriculado VR-HKG. El servicio a la capital británica fue inaugurado el 17 de julio de 1980.

El grupo Swire, que controla la línea aérea, está también asociado a Hong Kong Aircraft Engineering Co, establecida en noviembre de 1950 con la finalidad de realizar servicios de mantenimiento para Cathay Pacific y otras líneas aéreas. Además, otras compañías del grupo Swire llevan a cabo servicios de tierra y reavituallamiento en el aeropuerto Kai Tak de Hong Kong.

Actualmente, las rutas de transporte de pasajeros de Cathay Pacific se extienden por el Lejano Oriente, y llegan a Australia, Oriente Medio y Europa; conjuntamente con la compañía Lufthansa, cubre servicios de transporte de carga entre Hong Kong y Frankfurt.

Flota actual de Cathay Pacific

Boeing 707-351C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
VR-HGU	10934
VR-HHE	18888
VR-HHJ	18889

Boeing 747-236F

N.° Reg.	*N.° Constr.*
VR-HVY	22306

Boeing 747-267B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
VR-HKG	21746
VR-HIA	21966
VR-HIB	22149
VR-HIC	22429
VR-HID	22530
VR-HIE	22872

Bajo pedido
un avión: VR-HIF; 23048

Lockheed L-1011-1 TriStar

N.° Reg.	*N.° Constr.*
VR-HHV	1024
VR-HHW	1032
VR-HHX	1054
VR-HHY	1051
N314EA*	1022
N316EA*	1037
N321EA*	1043

* en préstamo de Eastern Air Lines

Lockheed L-1011-100 TriStar

N.° Reg.	*N.° Constr.*
VR-HHK	1118
VR-HHL	1122



EE UU (13)



Uno de los pocos Lockheed C-140A Jet Star destinados al 1866.° Squadron de Calibración de Ayudas, basado en Scott, Illinois; el avión exhibe el camuflaje oscuro aplicado al corto número de C-140 y Rockwell T-39 utilizados por el Mando de Comunicaciones de la US Air Force (foto Remington vía Lindsay Peacock).

Mando de Comunicaciones de la Fuerza Aérea

El Mando de Comunicaciones de la Fuerza Aérea (Air Force Communications Command, AFCC) tiene su cuartel general en la base de Scott, Illinois, y controla las actividades de unos 50 000 hombres en alrededor de 550 lugares de operación en Estados Unidos y el resto del mundo. En caso de movilización, 189 unidades de la Guardia Aérea Nacional y de la Reserva de la Fuerza Aérea aportarán unos 16 000 hombres más; de hecho, realizan una importante contribución a la actividad que el Mando de Comunicaciones de la USAF desarrolla en tiempos de paz.

En todo momento, aproximadamente un tercio del total de los efectivos del AFCC están estacionados en ultramar. Este mando, además de sus funciones en el terreno de las comunicaciones, cumple también tareas de control del tráfico aéreo y suministra medios para el procesamiento de datos, tanto a la US Air Force como a otras instituciones federales. Los medios de comunicación administrados por el AFCC incluyen redes telefónicas convencionales, sistemas de radio de las bases, centros de telecomunicaciones y diversos sistemas de alarma, detección y alerta, todo lo cual forma parte integral de la red conocida como Sistema de Comunicaciones de Defensa (DCS), empleada en beneficio de todos los elementos del Departamento de Defensa. El AFCC es también el mando de la US Air Force encargado del MARS (Sistema Militar Asociado de Radio), un cuerpo de aficionados voluntarios y de operadores militares de radio que proporcionan medios de comunicaciones en caso de emergencia.

En el terreno del control del tráfico aéreo, el AFCC administra el sistema militar más grande del mundo, por cuyas manos pasan 12 millones de movimientos anuales y que cuenta con casi 600 ayudas a la navegación y alrededor de 150 instalaciones. El AFCC también tiene a su cargo la calibración de muchos de estos sistemas, para lo cual posee tres unidades de vuelo y seis aviones con base en EE UU, Alemania Occidental y Filipinas. El sistema NOTAM (Información para Aviadores), que depende del AFCC, suministra apoyo adicional a las unidades regulares de vuelo de la USAF. Se trata de un sistema destinado a proporcionar información referente a las condiciones de los aeródromos y las instalaciones de las bases aéreas de todo el mundo.

La organización del AFCC es relativamente compleja, pues tiene la tarea de coordinar trabajos distribuidos entre seis áreas de comunicaciones. Cuatro de ellas responden a un criterio geográfico, mientras que las dos restantes realizan una labor de apoyo a los elementos estratégicos y tácticos de la USAF desde las bases de Offut, Nebraska, y Langley, Virginia, respectivamente. Otros elementos se ocupan de computadores, centros de datos e ingeniería electrónica, aunque es probable que algunos desaparezcan en su forma actual en beneficio de una reorganización propuesta cuya finalidad es agilizar las operaciones y mejorar los servicios que actualmente se ofrecen. Además de los cambios de organización, el AFCC se halla en proceso de introducción de nuevas instalaciones y equipos, tales como el Sistema de Comunicaciones vía Satélite y la Central Automatizada de Procesamiento de Mensajes, cuyos primeros elementos han alcanzado nivel operativo hace ya algunos años, concretamente a partir de 1979.

Mando de Comunicaciones de la Fuerza Aérea

Área de Comunicaciones Europea, Kapaun Barracks, Alemania Occidental
 1868.° FCS, Rhein-Main, Alemania Occidental (T-39A)
Área de Comunicaciones Septentrional, Griffiss, Nueva York
Área de Comunicaciones Meridional, Oklahoma City, Oklahoma
Área de Comunicaciones del Pacífico, Hickam, Hawai
 1867° FCS, Clark, Filipinas (T-39A)
Área de Comunicaciones Estratégicas, Offut, Nebraska
Área de Comunicaciones Tácticas, Langley, Virginia
Centro de Adquisición de Computadores de la Fuerza Aérea, Hanscom, Massachusetts
Centro de Servicios de Datos de la Fuerza Aérea, Washington, DC
Centro de Diseño de Sistemas de Datos de la Fuerza Aérea, Gunter, Alabama
Centro de Evaluación de Sistemas de Datos de la Fuerza Aérea, Gunter, Alabama
Centro de Programación de Computadores de Comunicaciones de la Fuerza Aérea, Tinker, Oklahoma
Centro Federal de Evaluación y Simulación por Computador de Prestaciones, Alexandria, Virginia
Central NOTAM de la Fuerza Aérea, Carswell, Texas
Oficina de Administración del Programa de la Fase IV, Gunter, Alabama
3.er Group de Comunicaciones de Combate, Tinker, Oklahoma
1842.° Group de Ingeniería Electrónica, Scott, Illinois
1931.° Group de Comunicaciones, Elmendorf, Alaska
1954.° Group de Evaluación de Radar, Hill, Utah
1814.° Squadron de Comunicaciones, Fort Myer, Virginia
1815.° Squadron de Pruebas, Scott, Illinois
1866.° Squadron de Calibración de Ayudas, Scott, Illinois (C-140A)
1872.° Squadron Escuela, Keesler, Mississippi
2000.° Squadron de Ingeniería, Scott, Illinois
2033.° Squadron de Comunicaciones, Fort Belvoir, Virginia
2199.° Squadron de Servicios de Computación, Scott, Illinois

Nota: la presente relación constituye una simplificación, pues omite muchas unidades menores



CSA



El Tupolev Tu-134A es el principal elemento de CSA en las rutas de medio alcance. Las letras OK-JET que aparecen en la cola se refieren al prefijo de matrícula checoslovaca «OK» (foto Austin J. Brown)

Ceskoslovenske Statni Aerolinie (CSA) se formó el 28 de julio de 1923 y realizó, tres meses después, el 28 de octubre, el primer servicio experimental entre Praga y Uzgorod, empleando en principio el Aero A-14 (un diseño de Brandenburg). Luego adquirió los de Havilland D.H.50 y Farman Goliath. En 1930, realizó el primer vuelo internacional con destino a Zagreb al que siguieron servicios a Austria, Rumania y URSS. Durante 1930 la compañía compró algunos Savoia-Marchetti S.M. 73, cuatro Airspeed Envoy y un Saro Cloud.

Durante la II Guerra Mundial la compañía, junto a la otra línea aérea checa (la CLS), pasó a formar parte de la red alemana, tras ser absorbida por la Lufthansa en marzo de 1939. Una vez acabadas las hostilidades, sólo sobrevivió la CSA que el 1.° de marzo de 1946 recomenzó sus servicios con aparatos Douglas DC-3 y Junkers Ju 52/3 m. A finales de 1947, la red de servicios de la compañía incluía la mayoría de las capitales europeas. A principios de 1949, adquirió dos Ilyushin Il-12 (más tarde se compraron ocho en total) e intentó operar en las rutas trasatlánticas con los Douglas DC-4. En 1948, el paso a un régimen socialista representó para la CSA una reducción de sus operaciones y hasta la década de los cincuenta no recomenzó su expansión, iniciada mediante la compra de los Ilyushin Il-14 construidos en Checoslovaquia bajo licencia.

Una fecha importante en la historia de la compañía la constituyó el año 1957, en que CSA fue la primera compañía extranjera que operó con el birreactor Tupolev Tu-104, que inicialmente sirvió en las rutas con destino a Bruselas, Moscú y París; el 1.° de abril de 1960, la compañía sustituyó con este avión al Il-14 en la ruta Praga-Londres. A principios de los años sesenta se empezaron a retirar los anticuados Il-12, sustituyéndolos por el Ilyushin Il-18, equipado por cuatro turbohélices. Durante este período, se abrieron nuevas rutas a Bombay, Dakar y Yakarta, y comenzaron las negociaciones con el Gobierno canadiense para iniciar servicios con destino a Montreal, vía Amsterdam. De modo que hacia 1960, CSA se convirtió en la primera línea aérea del Este europeo que operaba a nivel mundial. El 3 de febrero de 1962 con un Bristol Britannia alquilado (matrícula OK-MBA), comenzó los vuelos a La Habana (Cuba). Su primer Ilyushin Il-62 le fue cedido por la compañía soviética Aeroflot en mayo de 1968. El 4 de mayo de 1970, abrió la ruta Praga-Nueva York, con escalas intermedias en Amsterdam y Montreal, utilizando un Il-62.

CSA enlaza Praga con casi todas las capitales europeas mediante una extensa red de vuelos. También mantiene servicios con el Oriente Medio, África Occidental, América Central y América del Norte. Además cubre una amplia red de vuelos interiores entre diferentes localidades de Checoslovaquia.

Flota actual de CSA

Ilyushin Il-18D

N.° Reg.	N.° Constr.
OK-VAF	186009004
OK-WAJ	187010101

Ilyushin Il-18E

N.° Reg.	N.° Constr.
OK-PAI	181003105

Ilyushin Il-62

N.° Reg.	N.° Constr.
OK-ABD	10902
OD-DBE	31501
OK-EBG	41602
OK-FBF	41805
OK-GBH	62404
OK-YBA	90602
OK-YBB	90603
OK-ZBC	00701

Ilyushin Il-62M

N.° Reg.	N.° Constr.
OK-JBI	2932748
OK-JBJ	4933456
OK-KBK	1035435

Let-410 Turbolet

N.° Reg.	N.° Constr.
OK-ADN	0004
OK-ADO	0005
OK-ADP	0101
OK-ADQ	0003
OK-ADT	0102
OK-CDR	0202
OK-CDS	0203
OK-DDV	0209

(Nota: se desconoce el destino actual de estos aviones)

Tupolev Tu-134A

N.° Reg.	N.° Constr.
OK-AFA	1351406
OK-AFB	1351410
OK-CFC	2351504
OK-CFE	2351602
OK-CFF	2351603
OK-CFG	2351710
OK-CFH	2351801
OK-DFI	3351908
OK-EFJ	23128
OK-EFK	23130
OK-HFL	49913
OK-HFM	60142
OK-IFN	60282

Yakovlev Yak-40

N.° Reg.	N.° Constr.
OK-EEA	9431436
OK-EEB	9431536
OK-EEC	9440737
OK-EED	9440837
OK-EEF	9440937
OK-EEG	9441037
OK-FEH	9510304
OK-FEI	9510440
OK-FEJ	9510540

(Nota: se desconoce el destino actual de estos aviones)

Yakovlev Yak-40K

N.° Reg.	N.° Constr.
OK-GEK	9641050
OK-GEL	9640651
OK-GEM	9640851
OK-GEN	9641251
OK-GEO	9641451
OK-HEP	9730555
OK-HEQ	9741056
OK-HER	9741156

URSS (1)



El Mikoyan-Gurevich MiG-23MF («Flogger-G») es el modelo estándar usado en las visitas de buena voluntad al extranjero. Las principales diferencias consisten en una deriva dorsal mucho más pequeña y la ausencia de soportes y equipos subalares (foto Ulf Hugo, Fuerza aérea sueca).

Organización

Desde la II Guerra Mundial, en la que sufrió enormes pérdidas tanto en hombres como en material, la URSS se ha dedicado a reforzar sus fuerzas armadas hasta el punto de ser hoy día el ejército más poderoso del mundo, garantizando ampliamente las necesidades defensivas de la nación, y su forzado y continuo crecimiento no da señales de remitir.

La estructura de las fuerzas armadas de la Unión Soviética es única. No existe una única «Fuerza Aérea Soviética» bajo un solo Mando, como es normal en otros países, sino tres fuerzas aéreas separadas, cada una gozando de un considerable nivel de autonomía, tanto en lo referente a estructura como en la dotación de equipo. Las tres dependen directamente del Cuartel General en Moscú.

La «fuerza aérea» principal es conocida como VVS (Voyenno - Vozdushnye Sily), o Fuerzas Militares de Aviación. A su vez está dividida en tres Mandos: ADD, Aviatsiya Dal'nevo Deitsviya (Aviación de Largo Alcance), que constituye la fuerza de bombarderos estratégicos soviética; la FA, Frontovaya Aviatsiya (Aviación Frontal), que proporciona el apoyo táctico a las fuerzas de tierra y la VT Voenno-Transportnaya Aviatsiya (Aviación de Transporte Militar), que opera mediante una gran fuerza de aviones de transporte que pueden ser complementados por los de la compañía comercial Aeroflot, la mayor línea aérea del mundo.

La defensa aérea está encomendada a la Protivo-Vozdushnaya Oborona o PVO-Strany (Mando Nacional de Defensa Aérea). Esta segunda «fuerza aérea» está equipada con un mínimo de 2 500 interceptadores, más de 5 000 radares de alerta temprana y exploración a gran altitud. Y unos 10 000 lanzamisiles tierra-aire en unos 1 000 emplazamientos fijos a lo largo de todo el país.

También bajo el mando del Cuartel General se encuentran las Raketnii Voiska Strategicheskovo Naznacheniya (Fuerzas de Cohetes Estratégicos), arma creada en 1959 y que carece de aviones de combate, utilizando en su lugar los 1 398 ICBM y 600 IR/MRBM basados en tierra. La RVSN es considerada el arma principal en la Unión Soviética, y su comandante goza de mayor categoría que los de las otras fuerzas soviéticas.

Una tercera arma aérea independiente es la Aviatsiya Voyenno-Morskovo Flota (Aviación de la Marina de Guerra), subordinada al Mando Naval soviético en lugar de al Cuartel General, y operando en apoyo de las cuatro flotas en que está dividida la Armada soviética.

Las fuerzas aéreas están organizadas operacionalmente en *Polk* (regimientos), cada uno formado por tres *Eskadrilii* (escuadrones) con 12 a 16 aparatos cada uno. Tres regimientos constituyen por lo general una *Divizii* (división aérea).

Para una mayor flexibilidad, la URSS esta dividida en 16 Distritos Militares (nueve en Europa, cuatro en Asia y tres en las regiones centrales). Las unidades están desplegadas en cada uno de estos distritos, aunque la mayoría se hallan destacadas en el área fronteriza. De una forma similar a las fuerzas norteamericanas basadas en los países de la OTAN, las fuerzas militares soviéticas están desplegadas en los países del Pacto de Varsovia bajo el mando de cuatro Grupos de Ejércitos: el Grupo Norte en Polonia, el Grupo Central en Checoslovaquia, el Grupo Sur en Hungría y el Grupo de Fuerzas Soviéticas en Alemania Oriental.

Los aparatos basados en estos países son de naturaleza táctica, y suman más de 2 000. Las otras únicas unidades basadas permanentemente fuera del territorio soviético, son las destacadas en Afganistán desde diciembre de 1980. En próximo capítulos describiremos más detalladamente las diversas fuerzas aéreas soviéticas y su equipo, junto con una lista completa de los actuales aparatos soviéticos y sus nombres en el código OTAN.

URSS (2)



El Tupolev Tu-22 fue el primer bombardero supersónico operacional de la URSS. Se construyeron unos 250, y unos 170 operan en la Aviación de largo alcance desde 1964.

Material

En la Unión Soviética cada aparato está diseñado para un determinado papel obediente a los requerimientos impuestos por los futuros usuarios. Por ejemplo, un caza táctico para la Aviación Frontal, un cazabombardero STOL para la Armada Roja, un bombardero estratégico para la Aviación de largo alcance, etc. Los grupos de diseño son conocidos como KB (*Konstruktorskoe byuró*) y sus productos van precedidos por un prefijo indicando la oficina de diseño (por ejemplo MiG por Mikoyan-Gurevich) y dos o tres cifras que identifican el tipo dentro del propio KB. Los diseños aprobados reciben más tarde un número de servicio, impar para los cazas y par para el resto de los aviones. Así las siglas Yak-28P indican una versión de intercepetación (P, Protivovoz dushnaya, defensa aérea) de un avión que inicialmente no era un caza. El prefijo de la oficina de diseño identifica a jefes de proyecto que, a pesar de que actualmente la mayoría han muerto, tienen un sobrado prestigio en la historia de la aviación soviética. Ejemplos corrientes son: An-(Antonov), Be-(Beriev), Il-(Ilyushin), Ka-(Kamov), Mi-(Mil), MiG,(Mikoyan-Gurevich), Su-(Sukhoi), Tu-(Tupolev) y Yak-(Yakovlev).

El hermético sistema de seguridad soviética a menudo impide que en occidente se conozca la designación de un avión o se desconfíe de la ofrecida por los soviéticos, como en el caso del bombardero estratégico Tupolev «Backfire»: al plantearse las discusiones SALT II, este aparato fue designado como Tu-22M (es decir la misma designación básica del Tu-22 «Blinder»), cosa que los observadores occidentales estimaron difícil de creer. Pero en realidad el «Backfire» es un rediseño radical del viejo «Blinder», utilizando la tecnología soviética más moderna en alas de geometría variable o incorporando un fuselaje más aerodinámico y mejores motores, por lo que la oficina de Tupolev le dio el mismo número con el sufijo M indicando *Modifikatsirovanny* (Modificado).

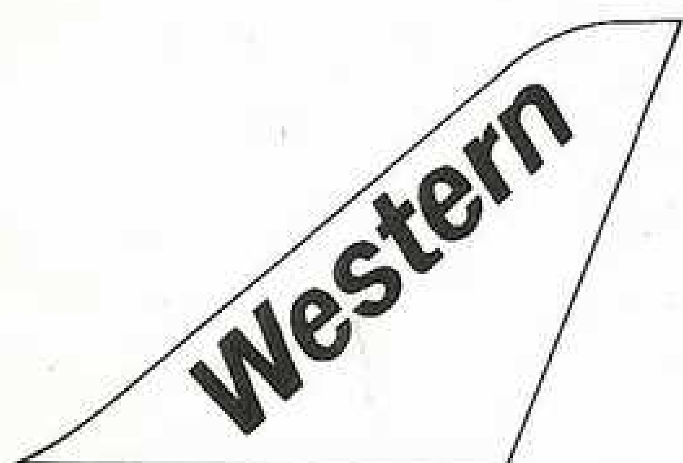
Para prevenir esta clase de problemas con la designación de los aparatos soviéticos, la OTAN adoptó en 1954 un sistema de nombres código desarrollado por el Air Standards Co-ordinating Committee (ASCC o Comité de coordinación y estandarización aérea). Con este sistema cada aparato soviético recibe un apodo tanto si se conoce su designación oficial como si no, empezando por B en los bombarderos, C para los transportes, F los cazas, H los helicópteros y M los restantes aparatos. Más recientemente el ASCC recibió la orden de evitar nombres que pudiesen ser interpretados como una tácita alabanza de las cualidades y prestaciones técnicas del aparato.

Para indicar una variante de un tipo básico se añade una letra tras el nombre en código (por ejemplo «Foxbat-A» y «Foxbat-B»).

Aviones de las Fuerzas Aéreas de la URSS

Código OTAN	Designación soviética	Observaciones
«Backfire»	Tu-22M	Bombardero birreactor medio de geometría variable, lleva misiles «Kitchen»
«Badger»	Tu-16	Bombardero birreactor medio, 10 versiones en servicio, algunas con misiles
«Beagle»	Il-28	Bombardero birreactor ligero
«Bear»	Tu-95, Tu-142	Bombardero cuatrimotor de largo alcance, 8 versiones, algunas antisubmarinas
«Bison»	M-4	Bombardero cuatrimotor de largo alcance también cisterna
«Blackjack»	Tu-?	Nuevo bombardero de geometría variable derivado del «Backfire»
«Blinder»	Tu-22	Bombardero supersónico con misiles «Kitchen»
«Brewer»	Yak-28	Bombardero táctico con versiones de reconocimiento y guerra electrónica
«Cab»	Li-2	Versión soviética del DC-3 «Dakota»
«Camber»	Il-86	Avión de pasajeros de la Aeroflot
«Camel»	Tu-104	Versión civil del bombardero «Badger»
«Careless»	Tu-154	Avión de pasajeros trirreactor de la Aeroflot
«Camp»	An-28	Versión turbohélice del «Clod»
«Cat»	An-10	Primitiva versión del transporte «Cub»
«Charger»	Tu-144	Avión de transporte supersónico
«Clank»	An-30	Versión de reconocimiento fotográfico del «Coke»
«Classic»	Il-62	Cuatrimotor de transporte de pasajeros
«Cleat»	Tu-114	Versión de pasajeros del «Bear»
«Cline»	An-32	Transporte STOL derivado del «Curl»
«Clobber»	Yak-42	Trirreactor de transporte de pasajeros
«Clod»	An-14	Transporte utilitario de doble deriva
«Coach»	Il 12	Bimotor de transporte anticuado
«Coaler»	An-72	Birreactor STOL de transporte
«Cock»	An-22	Transporte pesado militar con rampa de acceso trasera, turbohélice
«Codling»	Yak-40	Trirreactor de pasajeros
«Coke»	An-24	Bimotor turbohélice de transporte
«Colt»	An-2	Biplano utilitario de tareas agrícolas
«Cookpot»	Tu-124	Birreactor de pasajeros, es una versión reducida del «Camel»
«Coot»	Il-18	Avión de pasajeros turbohélice, el «Coot-A» es una versión de reconocimiento electrónico
«Crate»	Il-14	Versión mejorada del «Coach»
«Creek»	Yak-12	Avión ligero de ala alta
«Crusty»	Tu-134	Versión civil mejorada del «Cookpot»
«Cub»	An-12	Transporte militar turbohélice
«Curl»	An-26	Versión de carga trasera del «Coke»
«Fagot»	MiG-15	Reactor de caza, anticuado
«Farmer»	MiG-19	Birreactor de caza supersónico, también se construye en China
«Fencer»	Su-24	Birreactor supersónico de ataque de geometría variable
«Fiddler»	Tu-128	Caza birreactor todotiempo, armado con misiles
«Firebar»	Yak-28P	Versión del «Brewer», caza todotiempo
«Fishbed»	MiG-21	Caza supersónico con ala en delta con muchas variantes
«Fitter»	Su-7, Su-17	Caza de ataque al suelo con ala en flecha
	Su-20/22	Desarrollos posteriores del Su-17, el último con geometría variable
«Flagon»	Su-15	Caza birreactor supersónico con ala en delta
«Flanker»	Su-27	Caza supersónico polivalente
«Flashlight»	Yak-25	Caza birreactor todotiempo y de ataque al suelo
«Flipper»		Caza experimental que no entró en producción
«Flogger»	MiG-23/27	Caza de geometría variable y de ataque al suelo, producido en grandes cantidades
«Forger»	Yak-36	Caza embarcado de despegue vertical
«Foxbat»	MiG-25	Bimotor de caza supersónico con versiones de reconocimiento
«Foxhound»	—	Desarrollo biplaza del MiG-25, entrará en servicio a mediados de 1983
«Freehand»		Caza experimental VTOL
«Fresco»	MiG-17	Versión posterior del MiG-15, utilizada ahora como entrenador
«Frogfoot»	Su-25	Birreactor supersónico de apoyo al suelo
«Fulcrum»	MiG-29(?)	Birreactor de caza
«Halo»	Mi-26	Helicóptero pesado
«Hare»	Mi-1	Helicóptero ligero
«Harke»	Mi-10	Grúa volante desarrollada del «Hook»
«Haze»	Mi-14	Versión naval del «Hip», antisubmarino
«Helix»	Ka-32	Versión naval del «Hormone», embarcado
«Hind»	Mi-24	Helicóptero de ataque y transporte de tropa
«Hip»	Mi-8	Helicóptero de transporte militar y civil
«Hoodlum»	Ka-26	Helicóptero utilitario y agrícola
«Hook»	Mi-6	Helicóptero de transporte civil y militar con puerta trasera, de uso muy extendido
«Hoplite»	Mi-2	Pequeño helicóptero turbopropulsado, desarrollado del «Hare», construido en Polonia
«Hormone»	Ka-25	Helicóptero naval
«Hound»	Mi-4	Helicóptero civil y militar muy utilizado
«Madge»	Be-6	Hidroavión de hélice ya obsolescente
«Maestro»	Yak-28U	Versión de entrenamiento del «Firebar»
«Maiden»	Su-9U	Versión biplaza de entrenamiento del Su-9
«Mail»	Be-12	Avión turbohélice de reconocimiento marítimo, anfibio
«Magnum»	Yak-30	Avión acrobático civil
«Mandrake»	—	Avión de reconocimiento de largo alcance
«Mangrove»	Yak-27	Birreactor de reconocimiento táctico
«Mantis»	Yak-32	Prototipo de avión de entrenamiento
«Mascot»	Il-28U	Versión de entrenamiento del «Beagle»
«Max»	Yak-18	Entrenador de hélice
«May»	Il-38	Versión de reconocimiento marítimo del «Coot»
«Midget»	MiG-15U	Versión de entrenamiento del «Fagot»
«Mongol»	MiG-21U	Versión de entrenamiento del «Fishbed»
«Moose»	Yak-11	Entrenador de transporte, de uso limitado
«Moss»	Tu-126	Avión de alerta temprana con un gran radomo sobre el fuselaje, desarrollado a partir del «Cleat»
«Moujik»	Su-7U	Versión de entrenamiento del «Fitter-A»

Western Airlines





El Boeing Modelo 737 se ha revelado ideal para cortos recorridos, como han podido comprobar numerosas líneas aéreas. La Western Airlines, visto el éxito obtenido con este aparato, ha efectuado un encargo del nuevo Boeing Modelo 737-300, de mayor capacidad.

El 13 de julio de 1925, Harris M. «Pop» Hanshue fundó la compañía Western Air Express realizando sus primeros viajes de pasajeros entre Vail Field, Los Angeles y Salt Lake City con una flota de seis Douglas M-2. Esta primera ruta todavía es realizada por los aviones de la Western Airlines, siendo la línea más antigua de EE UU todavía hoy en día en explotación comercial. Gracias al éxito de este servicio inicial, la WAE consiguió la concesión de la aerovía Los Angeles-San Francisco, adquiriendo para ella Fokker F.X y realizando el primer vuelo el 26 de mayo de 1928. El 29 de junio de ese mismo año, WAE absorbió a Pacific Marine Airways y a comienzos de 1929 se adueñó asimismo de Fokker Aircraft Corporation. En este mismo año se hizo cargo de dos aerolíneas más, la West Coast Air Transport y la Union Air Lines.

Para que WAE pudiera conservar e incluso extender sus transportes postales para el Post Office, Hanshue se vio obligado a fusionarse con Transcontinental Air Transport el 24 de julio de 1930 en la nueva Transcontinental and Western Air (TWA). El primer contrato de correos se consiguió el 25 de agosto y el primer servicio de costa a costa el 25 de octubre de 1930, utilizando un trimotor Ford. El 17 de abril de 1934 desapareció el nombre de WAE y la compañía fue completamente incorporada a la TWA. Sin embargo, una parte de la misma siguió operando como General Air Lines y el nombre de Western Air Express reapareció nuevamente el 29 de diciembre de 1934.

Para intentar obtener de nuevo sus rutas anteriores a 1934, WAE absorbió a National Parks Airways el 1 de agosto de 1937 y a partir de esta unión adquirió muchas más rutas. Tras una tentativa de fusión con United Air Lines en 1940, WAE fue redenominada como Western Airlines el 11 de marzo de 1941 contando con una flota de siete DC-3 y cinco Boeing 247D heredados de United que se incrementaron a diez 247 en 1942. Durante la II Guerra Mundial, Western realizó vuelos ferry con tres DC-3 y un Lockheed Lodestar desde Great Falls en Montana hasta Fairbanks y Nome en Alaska. La Aerolínea realizó también numerosos vuelos de entrenamiento de pilotos militares.

En 1945 la compañía adquirió Douglas C-54 excedentes de la guerra y se convirtió en la primera en utilizar este tipo de aviones en rutas internas el 18 de enero de 1946. Al igual que el resto de las compañías norteamericanas, la Western utilizó más tarde los Convair CV-240. El primero de ellos, matriculado NC8404H, fue entregado el 28 de junio de 1948 y entró en servicio en setiembre. El 9 de abril de 1952 se el concedió autorización para absorber definitivamente la Inland Air Lines que desde 1943 era una división de Western. A comienzos de 1953 entró en servicio el primero de los cinco Douglas DC-6B, matriculado N91302 que había sido entregado el 24 de noviembre de 1952. En julio de 1957, utilizando un Douglas DC-6B, la compañía inauguró su primera ruta internacional con vuelos entre Los Angeles y Ciudad de México.

El primer (y único) aparato turbohélice de la Western fue un Lockheed L-188A Electra, que había sido entregado el 20 de mayo de 1959 (matriculado N7135C) y que entraría en servicio el 1 de agosto entre Los Angeles y Seattle. A partir del 7 de abril de 1961, la compañía comenzó a modernizarse adquiriendo su primer reactor (un Boeing 720-047B con matrícula N93141) para sustituir un Boeing 707 alquilado por el fabricante. Con la entrada de estos apartos y la fusión con Pacific Northern Airlines el 1 de julio de 1967, la WA realiza actualmente vuelos desde Alaska a México y desde las Hawai al Mississipi. Durante la década de los sesenta, recibió su primer Boeing 707-347C (matriculado N1501W y entregado el 22 de junio de 1968) y su primer trirreactor Boeing 727-247 (matriculado N2801W y entregado el 16 de octubre de 1969).

El 2 de noviembre de 1970 American Airlines anunció su intención de fusionarse con Western Airlines y durante las conversaciones, Western realizó un pedido de cuatro McDonnell Douglas DC-10-10 (setiembre de 1971). El primero, matriculado N901WA, fue entregado el 27 de abril de 1973. Si la fusión se hubiera llegado a consumar, estos aviones habrían pasado a la flota de American Airlines. Sin embargo, al no llegarse a un acuerdo con American, la compañía consiguió conservar su propia identidad. El segundo modelo en cantidad utilizado por Western es el Boeing 737-247 del que posee actualmente diez aparatos, el primero de ellos entregado el 11 de abril de 1968 con la matrícula N4501W. En un futuro próximo la compañía operará con los nuevos Boeing 737-347 y Boeing 767-247 de los que tiene pedidos tres y seis respectivamente. También se hallan bajo pedido otros dos aparatos de la versión Boeing Advanced 767-247.

Flota actual de Western Airlines

Boeing 727-247

N.° Reg.	N.° Constr.
N2801W	20263
N2802W	20264
N2803W	20265
N2804W	20266
N2805W	20267
N2806W	20268

Boeing Advanced 727-247

N.° Reg.	N.° Constr.
N2807W	20579
N2808W	20580
N2809W	20581
N2810W	20648
N2811W	20649
N2812W	20868
N2813W	20869
N2814W	20870
N2815W	20871
N2816W	20872
N2817W	20873
N2818W	20874
N2819W	21057
N2820W	21058
N2821W	21059
N2822W	21327
N2823W	21328
N2824W	21329
N2825W	21330
N2826W	21331
N2827W	21392
N2828W	21393
N2829W	21481
N830WA	21482
N831WA	21483
N282WA	21484
N283WA	21485
N284WA	21697
N286WA	21698
N287WA	21699
N288WA	21700
N289WA	21701
N290WA	22108
N291WA	22109
N292WA	22110
N293WA	22111
N294WA	22112
N295WA	22532
N296WA	22533
N297WA	22534

Boeing Advanced 727-2Q8

N.° Reg.	N.° Constr.
N831L	21826

Boeing 737-247

N.° Reg.	N.° Constr.
N4502W	19599
N4505W	19602
N4507W	19604
N4509W	19606
N4511W	19608
N4512W	19609
N4516W	19613
N4518W	19615
N4520W	19617
N4521L	20125

Boeing 737-347
Bajo pedido:
tres aparatos

Boeing Advanced 767-247
Bajo pedido:
dos aparatos

Boeing 767-247
Bajo pedido:
seis aparatos

McDonnell Douglas DC-10-10

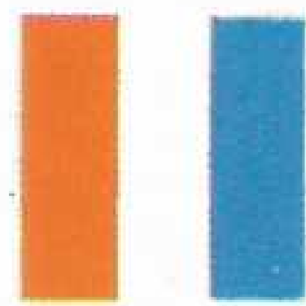
N.° Reg.	N.° Constr.
N901WA	46908
N902WA	46928
N906WA	46939
N907WA	46946
N908WA	46977
N909WA	46983
N912WA	46645
N913WA	46646
N914WA	47832
N915WA	47833

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	N.° Constr.
N821L	47848

Lista facilitada por Editions JP





Sudáfrica



El Atlas Impala, construido en el país, ha supuesto para Sudáfrica su potencial de entrenamiento básico en reactores durante 16 años (foto Austin J. Brown).

La conflictiva situación en la que está envuelta Sudáfrica aparece reflejada intermitentemente en los frecuentes comunicados de las autoridades militares, revelando las listas de bajas en las diferentes «áreas de operaciones». Los combates tienen lugar habitualmente en Angola y más recientemente en Namibia, pero por su posición geográfica, rodeada de estados negros, Sudáfrica tiene permanentemente empeñadas sus fuerzas en conflictos fronterizos de tipo antiguerrilla contra cualquiera de sus países vecinos.

De este modo, las fuerzas sudafricanas perpetúan su *status* como el más potente y moderno ejército del cono sur africano, a pesar de las sanciones *anti-apartheid* impuestas por la ONU y burladas en multitud de ocasiones por estados como Israel o Francia, gracias a cuya ayuda militar, Sudáfrica es hoy autosuficiente en un 90 % en lo tocante a producción bélica, con factorías autóctonas que fabrican desde balas hasta aviones de bombardeo. Los pertrechos militares que no puede producir llegan a través de la «puerta trasera», ante la que se «cierran los ojos» internacionalmente.

La South Africain Air Force (SAAF) es técnicamente el elemento más poderoso del sistema de «defensa» sudafricano. Su personal cuenta con un elevado nivel de entrenamiento que le permite emplear eficazmente una amplia panoplia de aviones de combate y apoyo. La punta de lanza del Mando de Combate la constituyen 40 Dassault-Breguet Mirage F.1 y 40 Dassault-Breguet Mirage III, asignados a tareas de cazabombardeo y superioridad aérea. La mayoría de los Mirage F.1 han sido montados en la propia Sudáfrica por la empresa Atlas Aircraft a partir de componentes de procedencia francesa, y en la actualidad se especula sobre la posibilidad de que Atlas produzca aviones de este tipo de forma solapada. De los tiempos en que Sudáfrica mantenía estrechas relaciones con Gran Bretaña se conservan seis bombarderos English Electric Canberra y seis Blackburn Buccaneer, que en la actualidad equipan dos escuadrones de la SAAF.

Las vastas extensiones marítimas que envuelven al país son objeto de patrullas regulares efectuadas por siete Avro Shackleton MR.Mk 3 del Mando Marítimo. Estos viejos aparatos han sido prácticamente reconstruidos por completo para prolongar su vida útil. Es probable que se esté desarrollando para tal fin una versión marítima del transporte francés Transall. Como complemento a los Shackleton se encuentran 20 Piaggio P.166S Albatros.

El Mando de Aerotransporte cuenta con una mezcla de aviones británicos, estadounidenses y franceses. Numéricamente encabeza la lista el Douglas C-47, del que más de 40 ejemplares se han ido adquiriendo para gran variedad de cometidos. El componente de transporte pesado lo integran siete Lockheed C-130B Hercules vendidos en 1963, pero esta fuerza puede crecer en número si se le suman los once ejemplares de la versión civil Lockheed L-100 utilizados por la compañía de transporte Safair. Estos aviones llevan matrículas civiles pero habitualmente son tripulados por personal militar. Las misiones tácticas de corto alcance están encomendadas a nueve C.160 Transall. En misiones VIP y de comunicaciones se utilizan siete Douglas DC-4, cuatro Swearingen Merlin IV, cuatro BAe HS.125 y un único Vickers Viscount.

El Mando de Aviación Ligera, con cuartel general en Zwartkop, comprende diez escuadrones de helicópteros y de aviones de apoyo de ala fija. Las unidades de helicópteros están íntegramente equipadas con material francés. El modelo de mayor tamaño es el Aérospatiale Super Frelon, del que 14 o 16 ejemplares adquiridos se reparten en dos unidades. Más de 60 Aérospatiale Puma son empleados para el transporte de tropas, y alrededor de 100 Aérospatiale Alouette III se utilizan en misiones de alcance, evacuación de bajas y apoyo cercano. Monomotores de enlace Atlas Bosbok de producción indígena (se trata del italiano AM.3C construido bajo licencia) y transportes ligeros Atlas Kudu constituyen la mayoría de la fuerza de aviones de ala fija, que engloba a más de 80 aparatos. El Cessna Modelo 185 equipa todavía uno o posiblemente dos escuadrones.

El elevado nivel de entrenamiento de la SAAF es un factor primordial en sus operaciones. El Mando de Entrenamiento comprende a la Escuela de Vuelo Central de Dunnottar, la Escuela de Entrenamiento de Vuelo de Langebaanweg y cuatro Escuelas de Entrenamiento Avanzado. Para equipar la EEV se cuenta con más de 100 Atlas Impala Mk I (M.B. 326 construidos con licencia) además de unos pocos de los más de 70 monoplazas Impala Mk II construidos. Cada EEA entrena a los pilotos para una misión específica: la 84.ª EEA en aviones ligeros, la 85.ª EEA en reactores, la 86.ª EEA en polimotores y la 87.ª EEA en helicópteros.

Otros dos elementos juegan un papel importante en la SAAF. El primero es la Active Citizen Force, que opera con seis escuadrones auxiliares equipados con aviones de ataque ligero Impala Mk II. El segundo factor son los 13 Esquadrones del Mando Aéreo (del n.º 101 al 112 más el 114.º Women's EMA), que bajo control de la SAAF, vuelan en avionetas civiles utilizadas en caso de emergencia.

Unidades de vuelo de la SAAF

Unidades de combate

English Electric Canberra B(I).Mk 12/T.Mk 4

Unidad	*Base*
12 Sqn	Waterkloof

Hawker Siddleey Buccaneer S.Mk 50

Unidad	*Base*
24 Sqn	Waterkloof

Dassault-Breguet Mirage F.1AZ/CZ

Unidad	*Base*
1 Sqn	Hoedspruit
3 Sqn	Waterkloof

Dassault-Breguet Mirage III CZ/BZ/RZ/R2Z

Unidad	*Base*
2 Sqn	Hoedspruit

Hawker Siddeley (Avro) Shackleton MR.Mk 3

Unidad	*Base*
35 Sqn	D.F. Malan Airport

Piaggio P.166S Albatross

Unidad	*Base*
27 Sqn	D.F. Malan Airport

Douglas C-47 Dakota

Unidad	*Base*
25 Sqn, 44 Sqn (ATC)	Ysterplaat, Zwartkop (ATC)

Westland Wasp HAS. Mk 1

Unidad	*Base*
22 sqn	Ship-based

Unidades de transporte

Lockheed C-130B Hercules/C.160 Transail

Unidad	*Base*
28 Sqn	Waterkloof

Douglas DC-4

Unidad	*Base*
44 Sqn	Zwartkop

BAC Viscount Type 781/HS.125/Swearingen Merlin IVA

Unidad	*Base*
21 Sqn	Zwartkop

Unidades utilitarias

Cessna Model 185

Unidad	*Base*
11 Sqn, 43 Sqn	Potchefstroom, Durban

Aermacchi AM.3C Bosbok/Atlas C4M Kudu

Unidad	*Base*
41 Sqn, 42 Sqn	Lanseria, Potchefstroom

Aérospatiale Super Frelon

Unidad	*Base*
15 Sqn, 30 Sqn	Durban, Ysterplaat

Aérospatiale SA.330 Puma

Unidad	*Base*
19 Sqn, 30 Sqn, 31 Sqn	Zwartkop, Ysterplaat, Hoedspruit

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
16 Sqn, 17 Sqn, 87 AFS	Port Elizabeth, Zwartkop, Bloemspruit

Unidades de entrenamiento

Dassault-Breguet Mirage III EZ/DZ/D2Z

Unidad	*Base*
85 AFS	Pietersburg

Cessna Model 185/Aermacchi AM.3C Bosbok/Atlas C4M Kudu

Unidad	*Base*
84 AFS	Potchefstroom

Atlas Impala Mk I/II

Unidad	*Base*
FTS	Langebaanweg

North American Harvard

Unidad	*Base*
CFS	Dunnottar

Unidades de reserva

Atlas Impala Mk II

Unidad	*Base*
4, 5, 6, 7, 8 Sqns	Lanseria, Durban, Port Elizabeth, Ysterplaat, Bloemspruit




URSS (3)

Aviación de Largo Alcance

Esta rama de las Voenno-Vozdushniye Sily (Fuerzas de Aviación Militar) constituyen el núcleo de los bombarderos estratégicos con base en tierra de la aviación soviética. Bajo la denominación de Aviatsiya Dal'nevo Deistviya (ADD) tiene encomendada la ejecución de misiones de ataque convencional y nuclear a largo alcance, además de las de reconocimiento lejano y vigilancia electrónica. En el caso de producirse una confrontación nuclear intercontinental, los efectivos de la ADD podían ser utilizados para llevar a cabo ataques de bombardeo nuclear, una vez concluida la fase inicial de utilización de vectores cohetes estratégicos.

El potencial actual de la ADD totaliza unos 850 bombarderos de medio y largo alcance, de los que el de más autonomía es el Tupolev Tu-95, apodado "Bear" en el código de la OTAN. Diseñado a principios de los años cincuenta, este tetraturbohélice de alas en flecha permanece en servicio en un número indeterminado de ejemplares (estimados en unos cien) y puede transportar bombas de caída libre o el enorme misil aire-superficie AS-3 "kangaroo". Tal es la versatilidad de este avión que ha sido producido en no menos de seis versiones, tres de ataque, dos de reconocimiento y una de lucha antisubmarina. El Tu-95 es además el bombardero propulsado a hélice más rápido del mundo: sus ocho hélices contrarrotativas le permiten una velocidad máxima cercana a los 850 km/h.

Otro viejo modelo que milita en las filas de la ADD es el Myasishchev M-4 "Bison". Exhibido públicamente por primera vez en mayo de 1954, el M-4 es contemporáneo del estadounidense Boeing B-52, pero sus prestaciones no eran superiores a las del modelo norteamericano y sólo se han fabricado tres variantes. De los 75 aviones declarados por la URSS en las conversaciones SALT, alrededor de unos 30 han sido transformados de su configuración original de bombarderos a la de cisternas de reaprovisionamiento de combustible en vuelo. Propulsado por cuatro reactores situados en las alas, el M-4 tiene un alcance de 8 000 km.

De los diferentes tipos de aviones en servicio estratégico soviético pocos han alcanzado un grado tan elevado de conflictividad internacional como el bombardero de geometría variable Tupolev Tu-22M "Backfire". La entrada en servicio de este bombardero en la ADD, a mediados de los setenta, coincidió con las negociaciones SALT II. A raíz de ello se suscitaron fuertes fricciones Este-Oeste respecto del empleo táctico o estratégico de este modelo, factor determinante para su inclusión o no en el tratado de limitación de armas estratégicas. Evidencias posteriores pusieron de relieve que el nuevo aparato tenía el mismo alcance que el M-4, pero que con la instalación de una sonda de reabastecimiento en vuelo su autonomía pasaba a ser, como en cualquier avión así equipado, ilimitada. Con posterioridad las sondas, en prueba de buena voluntad negociadora, fueron desmontadas en algunos aparatos.

El "Backfire" no es un diseño completamente nuevo. Se trata de una versión muy desarrollada del Tu-22, apodado "Blinder" en la OTAN; de aquí deriva la designación Tu-22M del "Backfire", que causó cierto escepticismo entre los expertos estadounidenses cuando fue anunciada por la URSS. Su arsenal consiste en el misil AS-4 "Kitchen" para misiones de penetración profunda, además del casi obligado cañón de control remoto en una torreta caudal. Del Tu-22M hay más de 200 ejemplares en servicio, y aún se halla en producción.

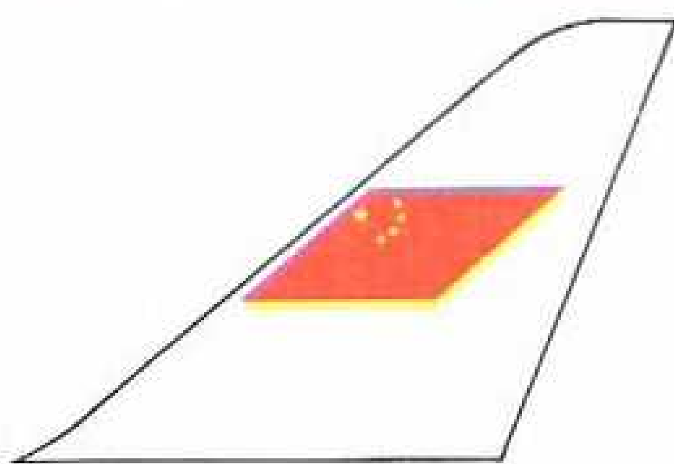
Uno de los programas de modernización de la ADD parece ser el de un nuevo bombardero de geometría variable que se supone procede de la oficina de diseño Tupolev y al que provisionalmente la comisión de código de la OTAN ha asignado el nombre-código de "Blackjack". Presenta cuatro motores agrupados en el intradós de la sección interna alar y utiliza moderna tecnología. Se prevé que entre en servicio en las postrimerías de la presente década.

Tupolev Tu-22M "Backfire-B" con sus alas de geometría variable en flecha mínima. En esta versión han desaparecido los grandes carenados subalares del tren de aterrizaje. Este ejemplar fue fotografiado por un interceptador sueco sobre el mar Báltico (foto Fuerzas Aéreas de Suecia).

El Tupolev Tu-16 "Badger", en sus múltiples variantes, es numéricamente el avión más importante de la ADD, con unos 400 ejemplares en servicio. Estos aparatos desempeñan misiones de cisterna volante, guerra electrónica, transporte de misiles y un buen número de otras tareas.

No existen datos fidedignos sobre los pormenores y el número de escuadrones y bases de la ADD, pero se sabe que sus efectivos están divididos en dos grupos occidentales y uno oriental. Al contrario que el Mando Aéreo Estratégico de Estados Unidos, la fuerza de bombardeo de largo alcance soviética no utiliza bases de ultramar.

Además de un nuevo avión de bombardeo, la ADD recibirá el complemento de un moderno avión cisterna estratégico, que en la actualidad se halla en desarrollo. Se trata de una versión del transporte cuatrimotor Ilyushin Il-76 "Candid", cuyo aspecto es similar al del norteamericano Lockheed C-141 StarLifter y que, cuando entre en servicio en la ADD, es posible que jubile definitivamente a los venerables cisternas M-4.



CAAC



El nuevo material de CAAC para los años ochenta y noventa es representado por este Boeing 747SP-J6.

Los orígenes de CAAC se remontan a 1939, cuando en el noroeste de China se constituyó la Corporación Chino-Soviética de Aviación entre los gobiernos de ambos países para procurar enlaces aéreos entre la República Popular China y la Unión Soviética. La compañía empezó siendo conocida como Hamiata porque sus puntos de destino eran Hami y Alma Ata. El predecesor inmediato de la compañía actual fue la Corporación Popular de Aviación de China (SKOGA), que fue fundada en 1952 entre China y la URSS para asumir y ampliar los servicios hasta entonces desempeñados por CATC (constituida en marzo de 1943) y CNAC (creada el 8 de julio de 1930), cuyas operaciones habían sido transferidas a Formosa en 1949. A partir de la formación de SKOGA esta compañía absorbió a Hamiata. La línea aérea soviética, Aeroflot, ayudó a la formación de la nueva compañía mediante la transferencia de sus primeros aviones, básicamente bimotores Lisunov Li-2.

Los primeros servicios unían Pekín con Hankow, Kunming con Cantón, además de Chia, Irkutsk y Alma Ata mediante enlaces con Aeroflot, lo que también permitió volar hasta Moscú. En 1954 el gobierno chino asumió por completo el control de la línea aérea y la redenominó Administración de la Aviación Civil de China (CAAC) o Minhaiduy. Durante sus cuatro primeros años de operaciones CAAC siguió operando con los Li-2, de los que algunos continúan aún en servicio, pero gradualmente fueron entrando en escena los Ilyushin Il-14, seguidos por los Il-18 en 1960. En diciembre de 1961, rompiendo con la tradición de emplear exclusivamente aviones de procedencia soviética, CAAC encargó seis Vickers Viscount 843 (el primero, matriculado 402, fue entregado el 6 de julio de 1963). Este modelo occidental entró por primera vez en servicio el 25 de marzo de 1964 entre Pekín y Shangai. En 1962 la denominación de la línea fue modificada a la de Departamento de Asuntos Internacionales de la Administración General de la Aviación Civil de China.

Para sustituir alguno de sus aviones más viejos de origen soviético, CAAC adquirió cuatro Hawker Siddeley HS 121 Trident 1E a Pakistan International Airlines en 1970. Posteriormente llegaron Trident 2E nuevos de fábrica: el primero, matriculado 240, fue entregado el 19 de noviembre de 1972. El siguiente tipo en entrar en servicio fue el Ilyushin Il-62, de los que los dos primeros ejemplares de un pedido original de cinco unidades fueron servidos a finales de 1972 y comenzaron a operar en los servicios de largo recorrido de la compañía a primeros de 1973. El 23 de agosto de ese año se entregó el primer Boeing 707-3J6B (matriculado 2402), y fue con este tipo con que la compañía inició sus vuelos entre Pekín y Tokio en agosto de 1974. El tipo más reciente es el Boeing 747SP-J6, cuyo primer ejemplar de un pedido de tres aparatos llegó a manos del personal chino en 1980.

En la actualidad CAAC efectúa servicios de carga y pasaje a 17 países de Asia, África, Europa y Norteamérica, además de cubrir una extensa red interior que enlaza 171 destinos en 29 provincias del extenso país. Independientemente, los aviones de CAAC trabajan en control de plagas, fumigación y vigilancia aérea. En un futuro cercano empezará a sustituir sus Viscount y Trident por diez Boeing 737-200 de reciente encargo.

Flota actual de CAAC

Antonov An-12

N.° Reg.
B-1503

(configuración de carga)

Boeing 707-3J6B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
B-2402	20714
B-2404	20715
B-2406	20716
B-2408	20717

Boeing 707-3J6C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
B-2410	20718
B-2412	20719
B-2414	20720
B-2416	20721
B-2418	20722
B-2420	20723

Boeing 737-2T4 Advanced

N.° Reg.	*N.° Constr.*
B-2501	22802
B-2502	22803
B-2503	22804

Bajo pedido:
dos 737-2T4C Advanced, n.^{os} constr. 22065 y 22066

Boeing 737-2J6 Advanced
Bajo pedido:
cinco ejemplares que serán entregados entre octubre de 1983 y marzo de 1986

Boeing 747-2J6B (SCD)
Bajo pedido:
un ejemplar a entregar en diciembre de 1983

Boeing 747SP-27
Bajo pedido:
un ejemplar entregado en junio de 1983

Boeing 747SP-J6

N.° Reg.	*N.° Constr.*
B-2442	21932
B-2444	21933
N1304E	21934

de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter Series 300

N.° Reg.	*N.° Constr.*
510	564
512	563
514	565
516	602

Hawker Siddeley HS.121 Trident 1E

N.° Reg.	*N.° Constr.*
232	2130
	2132
	2133

(Nota: es posible que estos aviones operen para el gobierno)

Hawker Siddeley HS.121 Trident 2E

N.° Reg.	*N.° Constr.*
B-240	2157
B-242	2158
B-244	2159
B-246	2160
B-248	2161
B-250	2162
B-252	2163
B-254	2164
B-258	2166
B-260	2167
B-261	2165
B-262	2168
B-263	2185
B-264	2169
B-265	2186
B-267	2187
B-269	2188
B-271	2189
B-272	2171
B-274	2172
B-276	2173
B-278	2174
B-280	2175
B-282	2176
B-284	2177
B-286	2178
B-288	2179
B-290	2180
B-292	2181
B-294	2182
B-296	2183
B-298	2184

Hawker Siddeley HS.121 Trident 3B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
B-268	2327
B-270	2328

Ilyushin Il-18

N.° Reg.
B-202
B-204
B-206
B-208
B-210
B-212
B-214
B-216
B-218
B-220
B-234
B-238

Ilyushin Il-18D

N.° Reg.	*N.° Constr.*
B-222	187009901

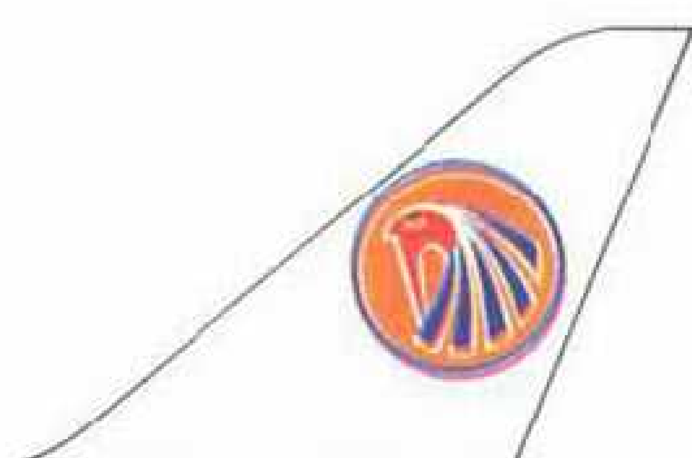
Ilyushin Il-62

N.° Reg.	*N.° Constr.*
B-2020	21203
B-2022	11005
B-2024	11101
B-2026	21201
B-2028	21202

Vickers Viscount 843

N.° Reg.	*N.° Constr.*
B-402	451
B-404	452
B-406	453
B-408	454
B-410	455
B-412	456

Nota: la línea aérea también opera una serie de aviones de los tipos siguientes: **Antonov An-24/-26/-30; Ilyushin Il-12/-14; Lisunov Li-2; Super Aero 45; Antonov An-14; Antonov An-2; MBB BO 105C; Mil Mi-2 y Bell Modelo 212, así como se ha anunciado un contrato de alquiler de tres DC-9 Srs 31 por Mc Donnell Douglas**



Egyptair



Los orígenes de Egyptair se remontan al 7 de junio de 1932, fecha en que se constituyó Misr (denominación de Egipto en árabe) Airwork. La compañía inauguró sus servicios en julio de 1933 empleando de Havilland D.H.84 Dragon desde El Cairo a Mersa Matruth, vía Alejandría. Los vuelos internacionales (a Lydda y Haifa) comenzaron en 1934, y llegaron hasta Bagdad en 1936. Para vuelos charter, la compañía empleó en un principio aviones de Havilland D.H.83 Fox Moth. Hacia 1937 creció la demanda y para cubrirla Misr Airwork empleó cinco de Havilland D.H.89 Rapide, dos de Havilland D.H.86 Express y dos de Havilland D.H.84 Dragon. En 1939 la red internacional, con centro en El Cairo, llegaba a Bagdad, Chipre, Haifa, Estambul, Jeddah, Jartúm y Teherán.

Durante la II Guerra Mundial Misr Airwork pasó a estar controlada por el gobierno egipcio, conservándose el nivel de vuelos y creándose algunas rutas nuevas: en este período se estableció un nuevo enlace con Beirut y Palestina. En el período de posguerra se incrementó el tráfico de pasajeros y Misr Airwork se vio sin aviones adecuados para hacer frente a la nueva situación, de modo que tuvo que suspender los servicios el 6 de abril de 1946. Se reabrieron las operaciones mediante la entrega de Beechcraft C-45 y Vickers Viking (de estos últimos, los dos ejemplares iniciales, matriculados SU-AFK y SU-AFL, fueron entregados el 1 de noviembre de 1948). En 1949 Airwork perdió su interés por seguir participando en la compañía, de modo que ésta fue redenominada Misrair SAE. A lo largo de los años cincuenta llegaron los Douglas DC-3. En marzo de 1954 Misrair encargó sus tres primeros Vickers Viscount 739: el ejemplar inicial, matriculado SUAIC, fue entregado el 23 de noviembre de 1955. El primer servicio con este turbohélice se efectuó el 16 de marzo de 1956.

El 10 de junio de 1960 la compañía recibió su primer reactor, un de Havilland D.H.106 Comet 4C que, matriculado SU-ALC y junto con el SU-ALD, inauguró sus servicios el 16 de julio de 1960. El 23 de diciembre de ese mismo año Misrair se fusionó con Syrian Airways para constituir United Arab Airlines (UAA). La intención era atraer al nuevo consorcio a otras compañías árabes del Oriente Medio, pero todo se vino abajo debido a la inestabilidad política de la zona. El socio sirio se escindió en 1961, abandonando UAA. En febrero de 1961 fueron entregados los tres primeros Douglas DC-6B de la compañía, que fueron matriculados correlativamente de SU-AMA a -AMC.

En 1964 reapareció Misrair como compañía de servicios regionales, empezando a operar con siete Antonov An-24 y siete Douglas DC-6B. Durante la década de los sesenta y principios de los setenta la compañía incorporó a su flota distintos tipos de procedencia soviética, principalmente Ilyushin Il-18D (entre 1968 y 1975), Ilyushin Il-62 (alquilados en 1971) y Tupolev TU-154 (entre diciembre de 1973 y 1975). El primer Boeing 707-366C, matriculado SU-AOU, fue entregado a UAA el 18 de setiembre de 1968. El 10 de octubre de 1971, la compañía adoptó el nombre y el elegante esquema de pintura que detenta en la actualidad.

Con una capacidad de entre 220 y 320 pasajeros, y con posibilidad de incorporar un depósito auxiliar de combustible en la sección trasera del fuselaje, el A300B4-203 es empleado por Egyptair en las rutas a Europa Occidental (foto Egyptair).

Tras la devolución de los aviones soviéticos, Egyptair buscó nuevos modelos; la elección recayó en el Boeing 737 y en el Airbus A300. Hasta la recepción de estos aviones, se optó por alquilar Boeing 737 de Aer Lingus y Transavia: el primer ejemplar, perteneciente a Aer Lingus, fue recibido el 28 de octubre de 1975 y se le adjudicó la matrícula SU-AYT; también se alquilaron dos Airbus A300.

En el momento presente Egyptair lleva a cabo servicios domésticos (bajo el nombre Misrair) y cubre una red internacional que incluye destinos en África, Europa oriental y occidental, Oriente Medio y vuelos a puntos tan distantes como Bombay, Bangkok y Hong Kong.

Flota actual de Egyptair

Airbus Industrie A300B4-203

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
SU-BCA	115	Horus
SU-BCB	116	Osiris
SU-BCC	150	Nout
SU-BDF	199	Hathor
SU-BDG	200	Atoum

Bajo pedido:
tres ejemplares a entregar durante 1983

Beechcraft Baron 95-B55

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SU-AYR	TC-1919
SU-AYS	TC-1920

Boeing 707-138B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SU-EAA	18069
SU-FAA	18068

Alquilados a Air Lease Egypt

Boeing 707-351C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SU-BAO	19775

Boeing 707-366C

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
SU-AOU	19844	Khopho
SU-APD	20341	Khafrah
SU-AVX	20760	Tutankhamun
SU-AVY	20761	Akhenaton
SU-AVZ	20762	Mena
SU-AXK	20920	Seti 1

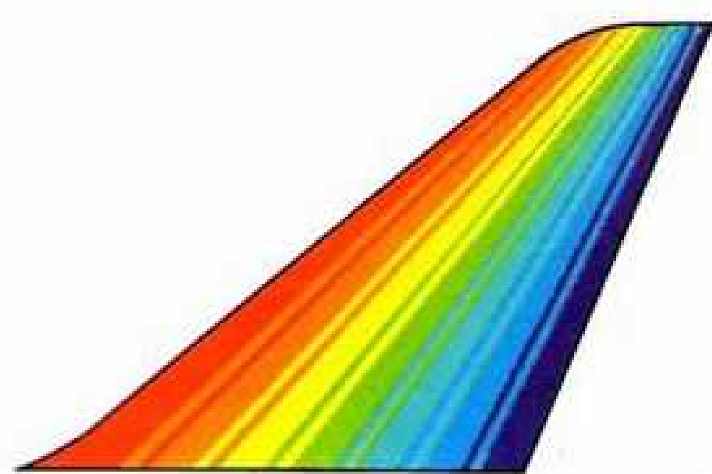
Boeing Advanced 737-266

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
SU-AYH	21191	Isis
SU-AYI	21192	Osiris
SU-AYK	21194	Ra
SU-AYL	21195	Hapi
SU-AYO	21227	Hathor
SU-BBW	21196	Aton
SU-BBX	21193	Ibis

Cessna 207 Skywagon

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SU-ARL	207-00038
SU-ARM	207-00056

Lista suministrada por Editions JP



Transbrasil



Transbrasil, la más joven de las grandes compañías aéreas brasileñas, comenzó a operar el 5 de enero de 1955, bajo el nombre de Sadia SA Transportes Aéreos, con un único Douglas DC-3 matriculado PP-ASJ. Al principio, la nueva compañía sirvió simplemente para transportar la producción de carne de la empresa Sadia a São Paulo. Sin embargo, los vuelos regulares transportando carne fueron disminuyendo a medida que mejoraba la red de carreteras brasileñas, y el 15 de marzo de 1956 la compañía comenzó a realizar vuelos de pasajeros.

Al incrementarse la demanda de servicios de pasaje se necesitaron nuevos aviones, de modo que se adquirieron más DC-3 y el primer Curtiss C-46, matriculado PP-ASL, el 1 de octubre de 1956. En 1957 el propietario de Sadia, Omar Fontana, vendió el 50 % de sus acciones a REAL, y a partir de 1961 se realizaron operaciones conjuntas al ser vendida REAL a VARIG. Por estas fechas Omar Fontana había decidido volver a ser independiente y poco tiempo después, en octubre de 1961, adquirió la línea Transportes Aéreos Salvador junto con sus dos Curtiss C-46.

Mientras se esperaba la entrega de dos Handley Page Dart Herald comprados al constructor, éste accedió a alquilar dos Dart Herald y el primero, matriculado PP-ASU, fue entregado el 6 de diciembre de 1963. En ocasiones la compañía llegó a contar con siete Herald que, posteriormente, serían remplazados por BAC One-Eleven Serie 500. El primero de éstos, matriculado PP-SDP, fue alquilado de la compañía Austral el 7 de setiembre de 1970. En junio de 1972 se adoptó el nombre actual de Transbrasil y dos años más tarde, el 2 de octubre de 1974, le fueron entregados los dos primeros Boeing 727.

Actualmente Transbrasil opera con los Boeing 727 a puntos del nordeste y sur de Brasil, y a Florida.

Boeing 727-27C de Transbrasil. Esta compañía utiliza 19 ejemplares de este modelo (foto Transbrasil).

Flota actual de Transbrasil

Boeing 707-341C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PP-VJS	19321

transporte de carga

Boeing 727-22

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PT-TCH	19088
PT-TCI	19140

Boeing 727-27

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PT-TYK	19499
PT-TYL	19501
PT-TYM	19500

Boeing 727-27C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PT-TYH	19497
PT-TYO	19116
PT-TYP	19113
PT-TYQ	19110
PT-TYT	19112
PT-TYU	19109

Boeing 727-76

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PT-TCF	18742

Boeing 727-77

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PT-TCC	18844
PT-TCD	18744
PT-TCE	18743

Boeing 727-78

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PT-TYR	18794

Boeing 727-162

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PT-TYN	19243

Boeing 727-185C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PT-TYI	19827

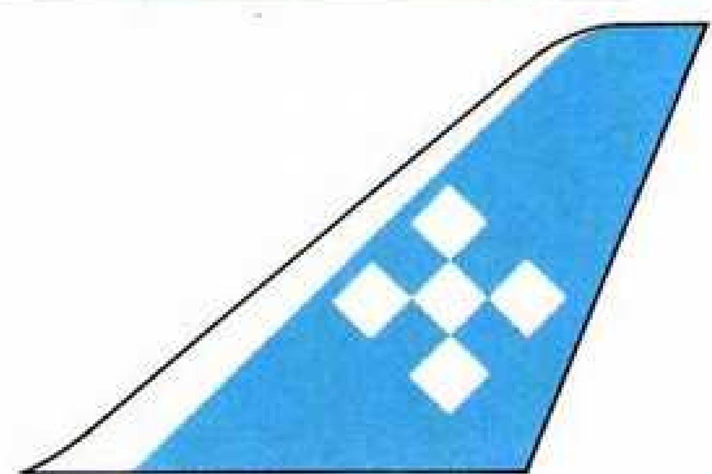
Boeing 727-191

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PT-TYJ	19393

Boeing 757-204
Bajo pedido
nueve aviones (incluyendo tres con motores Rolls-Royce, n.^{os} constr. 22782 a 22784)

Boeing 767-204
Bajo pedido
tres aparatos matriculados PT-TAA a PT-TAC, n.^{os} constr. 22921 a 22923, para ser entregados en el curso de 1983

Lista suministrada por Editions JP



Cruzeiro

En noviembre de 1926, el Kondor Syndicat, compañía mercantil con sede en Berlín, comenzó a realizar vuelos comerciales entre Buenos Aires y Río de Janeiro con un hidroavión Dornier Wal. Este hecho fue el origen de la línea aérea Cruzeiro do Sul. El 1 de diciembre de 1927 se formó el Sindicato Condor como subsidiario de la Deustsche Luft Hansa, y a partir del 20 de enero del año siguiente comenzó a operar desde Natal, en el nordeste del país, a Pôrto Alegre, en el sur.

Durante la década de los treinta Condor amplió sus rutas operando con transportes Junkers Ju 52/3m a países vecinos como Chile y Argentina. En 1939 le fueron entregados dos Focke-Wulf Fw 200, lo que le otorgó el liderazgo de las compañías sudamericanas. En agosto de 1941 la compañía fue bautizada con el nuevo título de Servicios Aéreos Condor, pero cesó de operar en diciembre a causa de los fuertes sentimientos antigermanos. En abril de 1942 se rompió con los vínculos alemanes y la compañía fue rebautizada Cruzeiro do Sul.

En setiembre de 1943 adquirió el primer Douglas DC-3 (matriculado PP-CBS), junto con la asistencia norteamericana, y hasta comienzos de los cincuenta la compañía voló con los DC-3 y los dos Fw 200. A mediados de 1953 disponía de 38 DC-3 en su flota. Estos aparatos fueron gradualmente reemplazados por Convairliner, de los que el primero (un CV-340 matriculado PP-CDW) fue entregado el 18 de marzo de 1954 con el sobrenombre de *Sirius*.

En 1962 todavía operaban con la compañía veintitrés DC-3 y 14 Convair. El 10 de diciembre de ese mismo año recibió su primer reactor, un Sud-Aviation SE.210 Caravelle VI-R, matriculado PP-CJA. La compañía llegó a contar con siete aparatos de este tipo. En 1957 absorbió a otras dos pequeñas líneas brasileñas, Transportes Aéreos Cararinense y SA Viação Aérea Gaúcha. El 20 de julio de ese mismo año le fue alquilado el primer avión a turbohélice, un NAMC YS-11, mientras esperaba la entrega de otros ocho. Con este nuevo aparato en servicio, la mayoría de los DC-3 y Convair fueron retirados.

A comienzos de los años setenta la compañía sufrió un proceso de modernización y el 29 de enero de 1971 le fue entregado el primer Boeing 727-C3 (matriculado PP-CJE), seguido el 31 de enero de 1975 del primer Boeing 737-2C3 (matriculado PP-CJN). Estos dos modelos Boeing, más los dos Airbus A300 entregados en junio de 1980, forman la actual flota de la empresa. Desde mayo de 1975 Cruzeiro do Sul forma parte de VARIG, al adquirir ésta la mayoría de las acciones, pero ambas operan independientemente a 23 ciudades brasileñas y a otros siete destinos internacionales.

Flota actual de Cruzeiro do Sul

Airbus Industrie A300B4-203

N.° Reg.	*No.° Constr.*
PP-CLA	109
PP-CLB	110

Boeing 727-11

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PP-CJI	19242

Boeing 727-25

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PP-CJK	18969
PP-CJL	18968

Boeing 727-29

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PP-CJJ	19400

Boeing 727-193

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PP-CJH	19305

Boeing 727-C3

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PP-CJE	20418
PP-CJF	20419
PP-CJG	20420

Boeing Advanced 737-2C3

N.° Reg.	*N.° Constr.*
PP-CJN	21012
PP-CJO	21013
PP-CJP	21014
PP-CJR	21015
PP-CJS	21016
PP-CJT	21017

Lista suministrada por Editions JP



Brasil



EMBRAER EMB-111 del 7.° Grupo de la Força Aérea Brasileira.

El mayor país del continente sudamericano, Brasil es casi tan grande como Estados Unidos y unas 16 veces mayor que España. La defensa del espacio aéreo de este territorio de 8,5 millones de kilómetros cuadrados está encomendada a la Força Aérea Brasileira (FAB), una de las armas aéreas más eficientes y mejor equipadas de Sudamérica. Pese a la existencia de una industria aeronáutica autóctona, que suministra una amplia serie de modelos civiles y militares (y de diseños estadounidenses e italianos bajo licencia), la FAB acude al mercado exterior para proveerse de modernos aviones de combate.

La FAB cuenta con cinco mandos especializados (defensa aérea, táctica, marítima, transporte y entrenamiento) y el territorio está dividido en seis mandos aéreos regionales conocidos como COMARS. Cada COMAR es responsable de los aviones, equipo y personal de su área y, en casos de emergencia, puede llegar a actuar independientemente.

Los Dassault Mirage III, como los que interceptaron al BAe Vulcan de la RAF que aterrizó en Brasil durante la crisis de las Malvinas, constituyen la fuerza de interceptación y unos 14 ejemplares forman parte de un sistema de defensa aérea computerizada (suministrado por Francia) conocido como DACTA I y II. Estos Mirage están complementados por 30 cazabombarderos Northrop F-5E, adquiridos a EE UU en la década de los setenta, y 50 reactores subsónicos de ataque al suelo EMBRAER AT-26 Xavante (M.B.326 construidos con licencia). El avión que remplazará al AT-26, el AM-X, está actualmente en fase de desarrollo a cargo de empresas brasileñas e italianas. La FAB ha encargado 144 ejemplares, y se prevé que las entregas comiencen en 1986.

El Mando de Transporte agrupa una serie de unidades equipadas con diez Lockheed Hercules, doce BAe HS.748, veinte de Havilland Canada Buffalo y la mayoría de los 106 EMBRAER Bandeirante con que cuentan las FAB. En Brasilia tiene su base una unidad VIP equipada con varios tipos de aparatos, desde pequeños helicópteros Bell Jet Ranger hasta birreactores Boeing 737.

La compañía brasileña EMBRAER produce el Bandeirante y el Xavante, y ha iniciado ya la construcción en serie del nuevo entrenador básico T-27 Tucano, del que la FAB ha pedido 168 unidades. Otro nuevo modelo pendiente de entrega es el entrenador primario Aerotec Uirapuru II, diseñado para sustituir al tipo anterior Uirapuru, cuya denominación en el seno de la FAB es T-23. EMBRAER fue fundada el 19 de agosto de 1969 y comenzó a operar el 2 de enero de 1970; el 85 % de su capital está en manos privadas. En la actualidad cuenta con una plantilla laboral de 4 100 personas y sus instalaciones ocupan una extensión de 116 000 m^2.

El Mando Marítimo comprende todos los aviones antisubmarinos de ala fija, a raíz de un decreto presidencial de 1965 que especificaba la asignación a la Marina brasileña de todos los helicópteros ASW. Los aparatos de ala fija, basados en tierra, incluyen nueve EMBRAER EMB-111, tres Hercules de búsqueda y salvamento, y 16 Grumman Tracker. Algunos Tracker operan desde el único portaviones del país, el *Minas Gerais* (el HMS *Vengeance* vendido por la Royal Navy británica en 1957).

La Força Aéronaval está exclusivamente equipada con helicópteros (como los Sea King), que operan a bordo del *Minas Gerais*. La principal estación aeronaval se halla en São Pedro da Aldeia, donde tiene su base la mayoría de los aparatos. Otros tipos de servicio son nueve Westland Lynx para operaciones desde seis destructores de la clase «Niterói», 18 Bell Jet Ranger de entrenamiento y enlace, nueve Westland Wasp y ocho Aérospatiale AS.350 Esquilo.

Unidades de vuelo de la FAB

Unidades de combate

Dassault-Breguet Mirage IIIEBR/DBR

Unidad	*Base*
1.° GpDa	Anapolis

Northrop F-5E/B

Unidad	*Base*
1.°, 2.° Esc (1.° GAvCa)	Santa Cruz

EMBRAER AT-26 Xavante

Unidad	*Base*
1.°, 2.° Esc (4.° GAvCa)	Fortaleza
1.° Esc (14.° GAvCa)	Canoas

EMBRAER EMB-111 "Bandinilha"

Unidad	*Base*
1.°, 2.° Esc (7.° GAvCa)	Salvador, Florianópolis

Grumman S-2A/E Tracker

Unidad	*Base*
1.° GAv Embarcada	Santa Cruz

Transporte y entrenamiento

Lockheed C-130E/Hercules

Unidad	*Base*
1.° Esc (1.° GT)	Galeão

Lockheed KC-130H Hercules

Unidad	*Base*
2.° Esc (1.° GT)	Campo dos Afonsos

Lockheed RC-130E Hercules

Unidad	*Base*
6.° GAv	Recife

British Aerospace HS.748

Unidad	*Base*
1.° Esc (2.° GT)	Galeão

de Havilland DHC-5 Buffalo

Unidad	*Base*
1.° Esc (1.° GTT), 1.° Esc (9.° GAv)	Campo dos Afonsos, Manaus

EMBRAER EMB-110 Bandeirante

Unidad	*Base*
1-6 ETA	Belém, Recife, Galeão, Cumbrica, Pôrto Alegre, Brasilia, respectivamente
2.° Esc (2.° GT), 1.° Esc (15.° GAv)	Galeão, Campo Grande
2.° Esc (10.° GAv), 2.° Esc (1.° GTE)	Campo Grande

EMBRAER EMB-121 Xingu

Unidad	*Base*
6.° Esc	Brasilia

EMBRAER EMB-810 Seneca

Unidad	*Base*
1.°, 2.° Esc (8.° GAv)	Manaus, Recife
5.° Esc (8.° GAv), 1.° Esc (13.° GAv)	Santa Maria, Santa Cruz
3-6 ETA	Galeão, Cumbrica, Pôrto Alegre, Brasilia, respectivamente

Boeing 737/BAC Viscount/BAe HS.125/ Bell 206

Unidad	*Base*
2.° Esc (1.° GTE)	Brasilia

Bell UH-1H

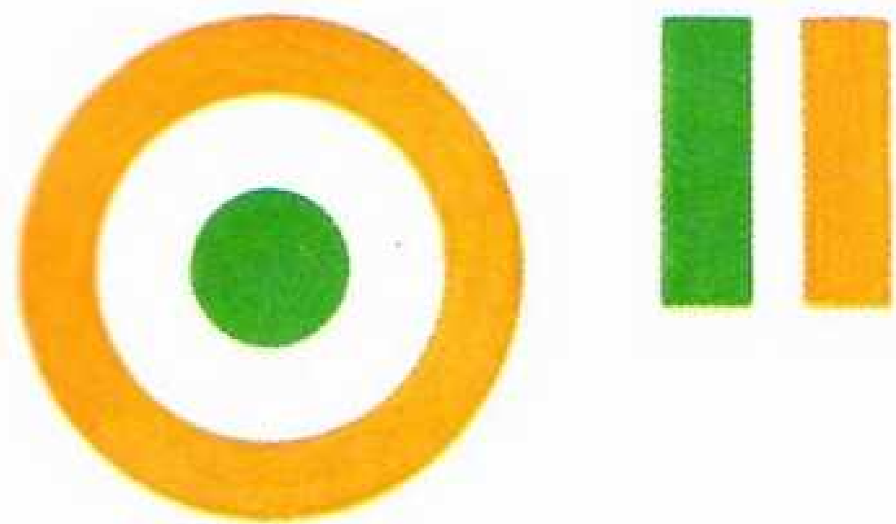
Unidad	*Base*
1.°, 2.° Esc (8.° GAv)	Manaus, Recife
3.°, 5.° Esc (8.° GAv)	Campo dos Afonsos, Santa Maria
1.° Esc (11.° GAv)	São Paulo

Neiva L-42 Regente

Unidad	*Base*
2.°, 5.° Esc (8.° GAv)	Recife, Santa Maria
1.° Esc (13.° GAv)	Santa Cruz

Abreviaturas

Esc	Esquadrão (escuadrón)
GAv	Grupo de Aviação (grupo aéreo)
GpDA	Grupo de Defesa Aérea
ELO	Esquadrão de Ligação (enlace) e Observação
ETA	Esquadrão de Transporte Aéreo
GTT	Grupo de Transporte de Tropas



India

La política de los sucesivos gobiernos indios desde hace más de dos décadas ha sido de neutralidad respecto de los dos grandes bloques, y si bien la India nunca ha colaborado activamente con ninguno de ambos, no ha podido sustraerse completamente a la influencia de alguno de ellos. Esta situación se manifiesta claramente en sus fuerzas armadas, que emplean indistintamente material de tierra, mar y aire suministrado por la URSS y por diversos países occidentales, principalmente Gran Bretaña.

Las Fuerzas Aéreas de la India están estructuradas de forma bastante similar a la Royal Air Force británica. Los esquemas de entrenamiento y organización están elaborados prácticamente según el patrón que existía cuando se produjo la independencia del país en 1947. Desde esa fecha, las Fuerzas Aéreas de la India (IAF) se han visto implicadas en dos conflictos con su vecino Paquistán y en una serie de disputas fronterizas con China. Como resultado de estas confrontaciones, las IAF mantienen en estado operativo unos 1 750 aviones de 23 modelos diferentes y un efectivo humano de más de 100 000 hombres. Para asegurarse la constante afluencia de suministros en caso de una futura emergencia, la India a conseguido una serie de licencias de producción de aviones militares, motores y sistemas electrónicos.

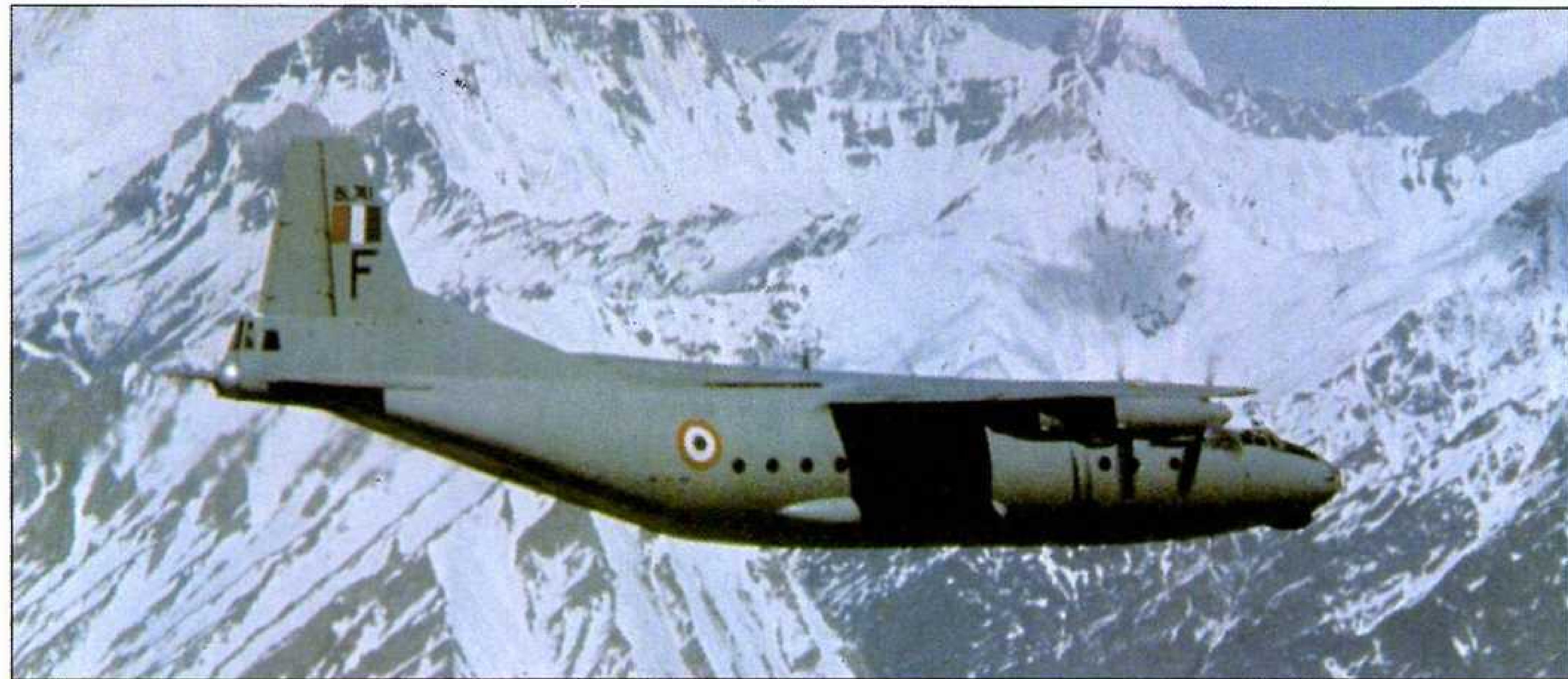
Las Fuerzas Aéreas de la India están organizadas en tres mandos operativos: el Mando Aéreo Occidental, con cuartel general en Delhi, el Mando Aéreo Central, con sede en Allahabad, y el Mando Aéreo Oriental, con cuartel general en Shillong. Independientemente de éstos, existen también los mandos de Entrenamiento y Mantenimiento. Los escuadrones de combate son 34 en total. Para misiones de interceptación las IAF emplean los MiG-21 soviéticos, un avión que sigue siendo el caza más difundido en el mundo y que en la India se ha granjeado el respeto y el aprecio de sus pilotos. De los más de 600 ejemplares del MiG-21 recibidos por las IAF, la versión más reciente y eficaz es la MiG-21bis, de la que operan unos 180 aparatos.

Hindustan Aircraft Ltd. ha construido 213 ejemplares del caza ligero británico Gnat. De este total, aún permanecen en servicio unas 100 unidades que serán remplazadas en un futuro inmediato por el Ajeet (Invencible), un desarrollo bastante más avanzado del Folland Gnat.

Los precios competitivos y el compromiso de entrega casi inmediata decidieron a la India a aceptar la oferta soviética del MiG-23 de geometría variable, con el que se espera sustituir por completo al HF-24 Marut, de producción autóctona, y al ya desusado Sukhoi Su-7. El primero de los 135 MiG-23 previstos fue recibido en 1981: el pedido total comprende la adquisición de 80 versiones de ataque, 40 de caza y 14 biplazas de entrenamiento. Otra de las ofertas soviéticas supuso la venta de ocho MiG-25R de reconocimiento a alta cota (como remplazo de los Canberra PR.Mk 57) y la de los transportes bimotores Antonov An-32, especialmente aptos para satisfacer los requerimientos indios de un avión táctico capaz de operar desde aeródromos a cotas elevadas y de sustituir ventajosamente a los viejos transportes estadounidenses Fairchild C-119G Flying Boxcar. Está previsto que las IAF reciban un total de 100 Antonov An-32.

Para asegurarse una mayor independencia en sus canales de suministro de avanzados aviones de combate, en 1982 la India cursó un pedido a Francia por 40 interceptadores Dassault-Breguet Mirage 2000; si bien en un principio se consideró la adquisición de la licencia de construcción, tales perspectivas no parecen haber llegado a buen puerto. Actualmente, las líneas de montaje de HAL están ocupadas en la producción del avión de ataque Jaguar International. Según los contratos originales, el número de ejemplares construidos ascenderá a 85, cuya misión más obvia consiste en dar definitivamente de baja a los Canberra y Hunter todavía en activo en diversas unidades de primera línea.

Además de la adquisición de los Antonov An-32, las IAF estudian el remplazo de su modesta flota de 29 de Havilland Canada DHC-3 Otter. Problemas de fatiga en la flota de 30 Antonov An-12 obligan a considerar su posible sustitución; como solución se ha sugerido la adquisición de algunos Ilyushin Il-76 soviéticos, pero se espera que la decisión definitiva se tome en un futuro inmediato. Otros aviones de transporte en servicio en las IAF son veinte DHC-4 Caribou, por lo menos 30 Douglas C-47, unos 42 BAe 748 y dos Boeing 737, empleados estos últimos por una unidad de transporte de personalidades.



Los Antonov An-12 de las IAF llevan a cabo vuelos regulares a plena carga desde la Unión Soviética, transportando material y componentes de construcción (como de los programas MiG-21 y MiG-23). Esta espectacular fotografía fue tomada sobre el Himalaya.

La Marina india

Con la adquisición en 1957 del portaviones británico HMS *Hercules*, que sería rebautizado INS *Vikrant*, la India se ha convertido en el único país asiático en poseer tal tipo de buque en su despliegue naval. En la actualidad, esta unidad se halla en la última fase de un programa de modernización que incluye la incorporación de una rampa de esquí proel con la que optimizar los despegues de sus seis BAe Sea Harrier, entregados en el curso de 1983. Los helicópteros Alouette III operaban ya desde el *Vikrant* antes de su conversión, y es posible que constituyan el principal medio de salvamento y suministro del buque en el futuro. Dos escuadrones de Westland Sea King Mk 42 se encuentran basados en Cochin en funciones de lucha antisubmarina, pero cuando el *Vikrant* sea puesto de nuevo a flote, destacamentos de estos escuadrones embarcarán en el buque para proporcionarle capacidad de lucha ASW.

Unidades de vuelo de las IAF

Unidades de combate

Mikoyan-Gurevich MiG-21FL/M/MF/bis "Fishbed"

Unidad	*Base*
1,3,4,8,17,21, 23,28,29,30,45 47,101 Escns (y otros dos no identificados)	—

Mikoyan-Gurevich MiG-23BN «Flogger-H»/MiG-23MF «Flogger-6» MiG-23UM «Flogger-C»

Unidad	*Base*
10, 220, 221 Escns	—

Mikoyan-Gurevich MiG-25R "Foxbat"

Unidad	*Base*
108 Esc	—

HAL Gnat/Ajeet

Unidad	*Base*
9,15,22 Escns	—

BAC Jaguar international

Unidad	*Base*
14 Esc	Ambala

Hawker Hunter F.Mk 56/T.Mk 66

Unidad	*Base*
20,27,37 Escns	Kallaikunda

HAL HF-24 Marut

Unidad	*Base*
31,220 Escns	—

Sukhoi Su-7BM "Fitter"

Unidad	*Base*
32,222 Escns	—

BAC Canberra B(I).Mk 58/B.Mk 66/B.Mk 12

Unidad	*Base*
5,16,35 Escns	—

Transporte y apoyo

Antonov An-12 "Cub"

Unidad	*Base*
25,44 Escns	—

Boeing 737-200/HS.748

Unidad	*Base*
12 Esc	Yelahanka

de Havilland Canada DHC-3 Otter

Unidad	*Base*
41,59 Escns	—

de Havilland Canada DHC-4 Caribou

Unidad	*Base*
33 Esc	—

Douglas C-47

Unidad	*Base*
11,43,49 Escns	—

Fairchild C-119G Flying Boxcar

Unidad	*Base*
19,48 Escns	—

Mil Mi-8 "Hip"

Unidad	*Base*
109,118,119, 121 Escns	—

HAL Alouette III/Chetak

Unidad	*Base*
104,112,114 Escns	—

HAL Lama/Cheetah

Unidad	*Base*
659,660,661, 662 Escns	—

HAL HT-2

Unidad	*Base*
EFS	Bidar

HAL HJT-16 Kiran

Unidad	*Base*
Academia IAF	Dundigal

WSK TS-11 Iskra-100

Unidad	*Base*
Ala de entrenamiento de caza	Hakimpet

Unidades de la Marina india

British Aerospace Sea Harrier FRS. Mk 51/Harrier T.Mk 60

Unidad	*Base*
300 Esc	INS *Vikrant*

Westland Sea King Mk 42/42A

330,336 Escns	INS *Vikrant*, Cochin

Breguet Alizé

Unidad	*Base*
310 Esc	Goa

Ilyushin Il-38 "May"

Unidad	*Base*
315 Esc	Debalim

Aérospatiale/HAL Alouette III

Unidad	*Base*
321,331,561 Escns	INS *Vikrant*, Goa, Cochin

HAL HJT-16/Hawker Sea Hawk

Unidad	*Base*
55 Esc	Cochin

Kamov ka-25 «Hormone-A»

Unidad	*Base*
333 Esc	destructores clase «Kashin»

Britten-Norman Islander

Unidad	*Base*
550 Esc	Cochin



URSS (6)

Aviación Naval

En un lapso de apenas tres décadas, la Marina soviética, a las órdenes del almirante Gorshkov, ha pasado de ser una fuerza predominantemente costera, equipada con buques poco aptos, a constituirse en la segunda armada del mundo. Gracias a su poderío marítimo, la presencia soviética se ha expandido por todos los océanos y los buques de esta nacionalidad operan usualmente en aguas del Pacífico, del Índico, del Atlántico, del Mediterráneo e, incluso, del golfo de México.

En apoyo y complemento de los portaeronaves, cruceros, destructores, fragatas y otros tipos de buques de la flota de superficie, existe una potente fuerza aérea, la Aviatsiya Voenno-Morskovo Flota (o AV-MF), que está equipada con unos 1 300 aviones distribuidos en regimientos, cada uno de tres escuadrones. La AV-MF tiene a su cargo la cooperación con la flota del Báltico, la del mar del Norte, la del mar Negro y la del Pacífico. En las misiones de reconocimiento lejano, la AV-MF utiliza los voluminosos aviones Tupolev Tu-95 «Bear-D» y Tu-142 «Bear-F». Estos cuatrimotores vuelan miles de millas a través de todos los océanos, supervisando la actividad naval occidental, manteniendo una comunicación constante con los submarinos soviéticos y utilizando una serie de sistemas pasivos de detección, escucha y seguimiento con los que controlar en todo momento los movimientos de los submarinos occidentales cerca de o en aguas estratégicas. Cierto número de Tupolev Tu-16 desempeñan el mismo tipo de misiones, si bien en alcances menores, y operan también como aviones cisterna de reabastecimiento de combustible en vuelo.

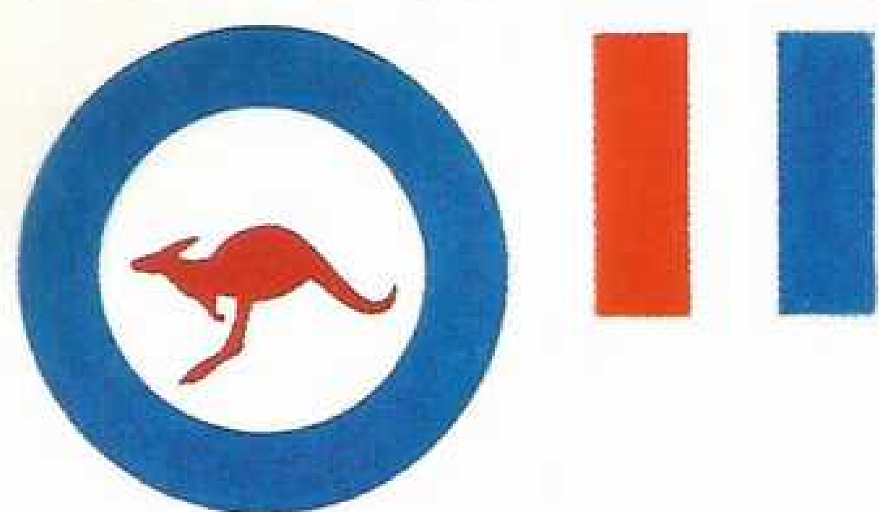
La fuerza de ataque antibuque está centrada en la actualidad en más de 200 Tu-22M «Backfire». Este moderno y capaz avión es un desarrollo directo del Tu-22 «Blinder», de menor autonomía, y, armado con misiles aire-superficie de los tipos «Kitchen» y «Kingfish», representa una de las principales amenazas para los buques de guerra occidentales. El contingente de «Backfire» está basado en las regiones europeas soviéticas y en el Extremo Oriente y se halla complementado por más de 150 Tupolev Tu-16 «Badger», de los que la mayoría utilizan misiles aire-superficie «Kingfish».

De unos años a esta parte, la Infantería de Marina soviética ha adquirido gran maestría en el arte de operar bajo una eficaz cobertura de la aviación de apoyo cercano. En la actualidad, esta protección recae en una fuerza comparativamente reducida de aviones de ataque de geometría variable Sukhoi Su-17 «Fitter C».

Las misiones de patrulla costera y lucha antisubmarina recaen en los anfibios Beriev M-12 «Mail» y en los cuatrimotores Ilyushin Il-38 «May», desarrollo de los aviones de línea Il-18. La vigilancia en aguas costeras e interiores y la lucha contra las minas está encomendada a unidades de helicópteros equipadas con Mil Mi-14 «Haze» y con unos cuantos Kamov Ka-25 «Hormone», estacionados en bases en tierra.

Operando desde las unidades de superficie soviéticas existen dos tipos principales de helicópteros y, desde hace relativamente poco, un modelo de avión de ala fija. El helicóptero embarcado estándar es el Ka-25 «Hormone», que puede actuar en misiones antisubmarinas, de salvamento y de guía de misiles. El Ka-25 es el único helicóptero del mundo de rotores contrarrotativos utilizado en cantidades sustanciales: el modelo que debe remplazarle, el Kamov Ka-32 «Helix», utiliza también este sistema dinámico. El «Helix» está empezando a incorporarse a las flotas soviéticas y se supone que sus prestaciones superan en gran medida a las del Ka-25. El Yakovlev Yak-36MP «Forger» es el único avión embarcado de ala fija de que dispone la Marina soviética. Destacamentos de estos aparatos de despegue vertical están basados en los portaeronaves de la clase «Kiev».

Utilizado en misiones de reconocimiento, ataque y defensa de la flota, el Yakovlev Yak-36MP «Forger» es el único avión embarcado de ala fija y despegue vertical empleado por la Aviación Naval soviética. Esta pareja de monoplazas de la primitiva versión «Forger-A» muestra lo reducido de su envergadura alar.



Australia (1)

Uno de los diez Aermacchi M.B.362H construidos por CAC para la Marina australiana y empleados por la unidad VC-724 desde la base de Nowra en entrenamiento de conversión.

Real Marina de Australia

Tras rechazar la adquisición del portaeronaves británico HMS *Invincible*, la Real Marina de Australia (Royal Australian Navy o RAN) se enfrenta al dilema de la obtención de un sustituto para su portaviones HMAS *Melbourne*, dado ya de baja. Sin embargo, en marzo de 1983 el actual gobierno laborista australiano se pronunció en contra de la consecución de un sustituto. Si el gobierno cambiase de opinión, es posible que la elección recayese en un pequeño y barato *Harrier carrier* (algo así como «Transportaharrier») capaz de utilizar los nuevos McDonnell Douglas/BAe AV-8B y los helicópteros antisubmarinos Sea King, de los que la RAN posee diez ejemplares. Una decisión de este tipo supondría la retirada definitiva de los ocho últimos McDonnell Douglas A-4G Skyhawk, antiguos integrantes del grupo aéreo del *Melbourne*. Ex componentes de la unidad embarcada son también los 18 Grumman S-2 Tracker que en la actualidad están basados en tierra firme y, además de su tarea primaria antisubmarina, llevan a cabo patrullas de vigilancia costera.

Los efectivos del Arma Aérea de la Flota australiana tienen su base principal en Nowra. Además de las dos unidades equipadas con aviones de ala fija Skyhawk y Tracker, existe un escuadrón de comunicaciones y salvamento dotado con cinco helicópteros Bell UH-1B, que está previsto sustituir por seis (más otros seis encargados en diciembre de 1983) AS 350 Ecureuil, tres Bell 206 y diez aparatos antisubmarinos Westland Wessex HAS.Mk 31. Para el entrenamiento en misiones de caza y ataque al suelo, la RAN cuenta con ocho M.B.326; además, dos HS.748 han sido convertidos para tareas ECM y encuadrados en el VC-851.

Cuerpo de Aviación del Ejército de Australia

Constituido en 1968, el CAEA actúa en apoyo de las fuerzas de tierra y lleva a cabo misiones de enlace, transporte ligero y comunicaciones mediante cierto número de aviones de ala fija y rotatoria. En Oakey, Queensland, se halla el Centro de Aviación, que agrupa la Escuela de Aviación del Ejército, el 1.er Regimiento de Aviación y el 5.º Batallón de Mantenimiento.

El 1.er Regimiento de Aviación está constituido por el 173.º Squadron de Apoyo General, equipado con algunos Pilatus Turbo-Porter y seis transportes bimotores GAF Mission Master. En Oakey, el 171.º Squadron de Mando y Enlace utiliza los restantes Turbo-Porter (hasta un total de 16), cinco Mission Master y algunos Bell Modelo 206. Han sido encargados otros dos Mission Master, con lo que el número total de estos aparatos ascenderá a 13.

Unidades de vuelo de la RAN

McDonnell Douglas A-4G/TA-4G Skyhawk

Unidad	*Base*
VC-724	Nowra

Aermacchi M.B.326H

Unidad	*Base*
VC-724	Nowra

Grumman S-2E/G Tracker

Unidad	*Base*
VC-851	Nowra

British Aerospace HS.748

Unidad	*Base*
VC-851	Nowra

Westland Mk 50/50A Sea King

Unidad	*Base*
HS-817	Nowra

Bell UH-1B/206B

Unidad	*Base*
HC-723	Nowra

Westland Mk 31B Wessex

Unidad	*Base*
HC-723	Nowra



Interflug

El Tu-134 es utilizado por varias compañías del bloque socialista. Este ejemplar de Interflug conserva la proa acristalada para el navegante (foto Austin J. Brown).

La República Democrática de Alemania fue el último país del bloque oriental que fundó su línea aérea, cuando en mayo de 1954 era constituida Deutsche Lufthansa. El 4 de febrero de 1956, la nueva compañía llevó a cabo su primer vuelo regular, utilizando un Ilyushin Il-14. Posteriormente, el 16 de mayo, se inauguró la ruta de Berlín a Sofía, vía Praga y Budapest. Los primeros servicios interiores no tuvieron lugar hasta el 16 de junio de 1957, fecha en que se abrieron las rutas desde Berlín (Schönefeld) a Leipzig, Dresde, Erfurt y Barth. Durante un período considerable, la compañía utilizó 39 Ilyushin Il-14, de los que el último fue dado de baja a mediados de los setenta. El 18 de setiembre de 1958 se adoptó la nueva designación de Interflug para evitar confusiones con la Deutsche Lufthansa occidental en las rutas europeas. El primer servicio bajo la nueva denominación tuvo lugar el 27 de febrero de 1959 y consistió en un vuelo de Copenhague a Leipzig. No fue hasta setiembre de 1963 que el nombre de Interflug fue utilizado en todos los servicios de carga y pasaje.

A principios de 1961, Interflug recibió sus tres primeros turbohélices Ilyushin Il-18, matriculados de DM-STA a DM-STC. Este modelo entró en servicio entre Berlín y Moscú el 30 de marzo de 1961. Cinco años después, el 20 de marzo de 1966, comenzó a operar el primer Antonov An-24 entre Berlín y Dresde.

El primer avión a reacción en entrar en servicio, en 1967, fue el Tupolev Tu-124, si bien en 1964 ya habían sido utilizados dos Tupolev Tu-124 (matriculados DM-SDA y DM-SDB). El Tu-134 es en la actualidad la espina dorsal de la flota de Interflug, con 18 aparatos en servicio. Otro modelo en el inventario de la compañía es el Il-62, cuyos dos primeros ejemplares comenzaron a operar en 1970.

Una división independiente (Agrarflug) utiliza una amplia flota de aparatos Antonov An-2, Let Z-37 Cmelak y PZL 106A Kruk en tareas agrícolas y fotográficas; además, en parecidos cometidos se emplean algunos helicópteros Mil Mi-8 y Kamov Ka-26.

Actualmente Interflug lleva a cabo servicios de carga y pasaje a 50 ciudades en 36 países, amén de cierto número de vuelos *charter*.

Flota actual de Interflug

Ilyushin Il-18D

N.° Reg.	*N.° Constr.*
DDR-STA	180001905
DDR-STB	180002001
DDR-STC	180002202
DDR-STD	180002302
DDR-STE	182005101
DDR-STF	184007405
DDR-STG	182004402
DDR-STH	184007305
DDR-STI	185008404
DDR-STK	186009202
DDR-STM	188010805
DDR-STN	188010903
DDR-STO	188010904
DDR-STP	184007401

Ilyushin Il-62

N.° Reg.	*N.° Constr.*
DDR-SEB	00704
DDR-SEC	10903
DDR-SEF	31402
DDR-SEG	31403
DDR-SEH	31405

Ilyushin Il-62M

N.° Reg.	*N.° Constr.*
DDR-SEI	3036931
DDR-SEM	
DDR-SEN	

Tupolev Tu-134A

N.° Reg.	*N.° Constr.*
DDR-SCI	1903
DDR-SCK	1304
DDR-SCL	1305
DDR-SCN	2102
DDR-SCO	2106
DDR-SCP	2205
DDR-SCR	2206
DDR-SCS	2207
DDR-SCT	08068
DDR-SCU	09070
DDR-SCV	12095
DDR-SCX	48320
DDR-SCY	60495
DDR-SDC	

Tupolev Tu-154

N.° Reg.	*N.° Constr.*
DDR-SCB	0503
DDR-SCE	0904
DDR-SCF	0905
DDR-SCG	0912
DDR-SCH	0906
DDR-SCZ	0913

(Nota: hasta 1981, todas las matrículas reseñadas ostentaron el prefijo DM. Además de los aviones relacionados, existen algunos Tupolev Tu-134 e Ilyushin Il-62 utilizados por el gobierno con colores de Interflug.)

Flota suministrada por Editions JP



Australia (2)



Con la llegada de los doce primeros Lockheed C-130A Hercules el 13 de diciembre de 1958, la RAAF adquirió parte de su potencial de transporte de largo alcance actual. En el presente la RAAF utiliza 24 ejemplares de las versiones C-130E y C-130H.

La RAAF

El valor estratégico de Australia se fundamenta en su situación geográfica y en la eficacia de sus Fuerzas Armadas. Junto con Nueva Zelanda, Australia quiere ser uno de los puntales de la estabilidad en su zona de influencia, que desde hace cuatro décadas se ve sometida periódicamente a espasmos bélicos. Para sostener su preponderancia geoestratégica y defender su espacio aéreo, Australia cuenta con la Royal Australian Air Force (RAAF), un servicio que encuadra 22 000 hombres y 300 aviones.

El elemento estratégico de las Reales Fuerzas Aéreas de Australia está constituido por dos escuadrones equipados con General Dynamics F-111C, que son utilizados tanto en misiones de bombardeo a baja cota como de reconocimiento. La RAAF se decidió por el F-111 tras desechar la opción británica, el aparato de interdicción TSR.2. Sin embargo, el avión estadounidense ha supuesto un notable incremento en los costos y problemas de distinta índole hasta su puesta en activo en 1974. Pero desde entonces, el voluminoso birreactor de geometría variable se ha convertido en un apreciable sistema de armas que continuará en servicio durante algunos años más.

Como complemento a estas unidades de bombardeo existe la Fuerza de Caza Táctica, cuyos 84 cazabombarderos Dassault Mirage III equipan tres escuadrones, de los que dos están basados en Butterworth. Construido bajo licencia en Australia por Government Aircraft Factories y Commonwealth Aircraft Corporation, el Mirage III sirve en la RAAF desde mediados de los sesenta, en que empezó a remplazar a los Sabre construidos por CAC. Los Mirage están armados con dos cañones DEFA de 30 mm y con misiles Sidewinder y Matra R530. En la actualidad, estos aparatos se hallan en fase de puesta al día, en cuyo curso serán adaptados para el uso de misiles aire-aire Magic de nueva generación y de misiles de guía por láser.

Para sustituir a los Mirage, la RAAF se ha decidido por el bimotor McDonnell Douglas F-18 Hornet. Se han encargado 75 aparatos, cuyas entregas, a cargo de GAF, comenzarán en 1985; los motores serán construidos por la compañía Commonwealth Aircraft.

El reconocimiento marítimo es una de las principales tareas de la RAAF, ya que el país, por así decirlo, es una isla de grandes dimensiones. De él se encargan dos escuadrones equipados con P-3 Orion. Estas unidades, con base en Edinburgo, llegan a operar en zonas tan remotas como sobre Malaysia y actúan en coordinación con las unidades neozelandesas dotadas con el mismo modelo de avión. En la actualidad se hallan bajo pedido los nuevos P-3C para unirse a los 10 ya existentes y sustituir a los P-3B.

Dos docenas de Lockheed Hercules y 23 de Havilland Canada Caribou constituyen el elemento de transporte, tanto táctico como estratégico; el escuadrón VIP de Fairbairn cuenta con una mescolanza de modelos bimotores (dos BAC One-Eleven, tres Dassault Mystère 20 y dos BAe HS.748) y con dos Boeing 707 adquiridos hace años a Qantas, a los que se unirán otros dos ejemplares; estos cuatro aparatos de largo alcance acabarán por ser convertidos en cisternas.

La fuerza de helicópteros Bell UH-1 totaliza 50 ejemplares, de los que la mayoría son utilizados en apoyo del Ejército, a los que se unirán doce Aérospatiale AS350 Écureuil encargados para entrenamiento de tripulaciones y para sustituir a la docena de UH-1B empleados actualmente. El transporte pesado recae en doce Boeing Vertol CH-47C Chinook.

Las Reales Fuerzas Aéreas de Australia adiestran a sus pilotos en dos centros, la 1.ª Escuela de Entrenamiento de Vuelo, en Punta Cook, y la 2.ª FTS de Pearce, equipadas con 50 Aerospace CT/4 Airtrainer y 50 Aermacchi M.B.326, construidos bajo licencia por CAC. Estos dos modelos integran también el parque de la Escuela Central de Vuelo, radicada en East Sale. Para sustituir a los Airtrainer y modernizar el curso básico, un consorcio de compañías del país está desarrollando un nuevo diseño turbohélice conocido como A.10. Se han construido tres prototipos y se espera que la RAAF curse un pedido por 70 ejemplares, que entrarán en servicio en 1987-88.

Unidades de las Reales Fuerzas Aéreas de Australia

Unidades de combate

General Dynamics F-111C

Unidad	*Base*
1,6 Sqns	Amberley

Dassault-Breguet Mirage IIIO/DO

Unidad	*Base*
77 Sqn, 2.ª OCU	Williamtown
3,75 Sqns	Butterworth, Malaysia

Lockheed P-3C/B Orion

Unidad	*Base*
10,11 Sqns	Edinburgo

Transporte y entrenamiento

Lockheed C-130E/H Hercules

Unidad	*Base*
36,37 Sqns	Richmond

de Havilland Canada Caribou

Unidad	*Base*
38 Sqn	Richmond
35 Sqn	Townsville

British Aerospace One-Eleven

Unidad	*Base*
34Sqn	Fairbairn

British Aerospace HS. 748

Unidad	*Base*
34 Sqn	Fairbairn

Dassault-Breguet Mystère 20

Unidad	*Base*
34 Sqn	Fairbain

Boeing Modelo 707-320C

Unidad	*Base*
34Sqn	Fairbairn

Bell UH-1B/H Iroquois

Unidad	*Base*
5 Sqn	Fairbairn
9 Sqn	Amberley
35 Sqn	Townsville

Boeing Vertol CH-47C Chinook

Unidad	*Base*
12 Sqn	Amberley

Aerospace CT/4 Airtrainer

Unidad	*Base*
1.ª FTS	Punta Cook
Escuela Central de Vuelo	East Sale

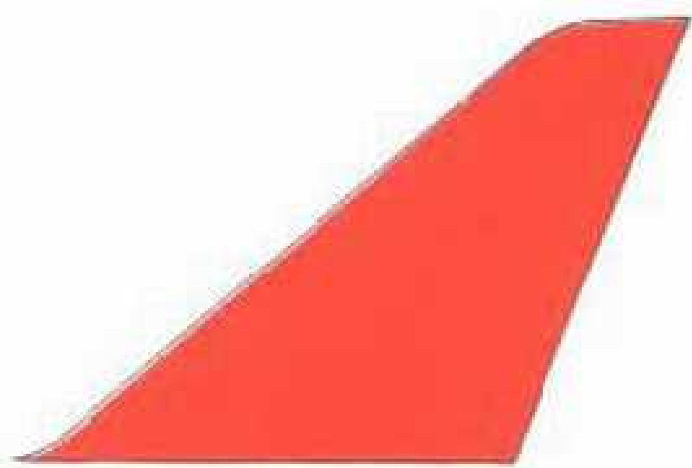
Aermacchi M.B.326H

Unidad	*Base*
2.ª FTS	Pearce
Escuela Central de Vuelo	East Sale

Northwest (1)



Como parte de la flota intercontinental de carga, este aparato es uno de los cinco Boeing 747-251F (SCD) utilizados por Northwest. Con el morro articulado para permitir el acceso directo a su cubierta principal de carga y un sistema completamente automatizado de estiba y extracción de mercancía, esta versión puede recibir su carga útil máxima de 115 500 kg en menos de 30 minutos (foto Aviation Letter Photo Service).



El 1 de octubre de 1926, un Curtiss OX-5 Oriole cargado con correo despegó de St Paul con destino a Chicago, pilotado por Charles «Speed» Holman. Se trataba del primer vuelo regular de una nueva compañía denominada Northwest Airways, que había sido fundada el 1 de agosto de 1926 por un grupo de hombres de negocios de Detroit y Twin Cities (Minneapolis y St Paul) encabezados por el coronel Louis H. Brittin.

Nueve meses después, en junio de 1927, se inauguró el primer servicio de pasaje en la ruta postal empleando tres Stinson SB-1 Detroiter. Como resultado de las adversas condiciones invernales, los vuelos fueron suspendidos hasta el 7 de junio de 1928, pero para poder operar durante el próximo invierno se introdujo en la flota el Hamilton H.47. En 1931 se inauguraba la primera ruta internacional, hacia Winnipeg, Canadá, y en el curso de ese año comenzó un servicio anfibio hasta Duluth, empleando dos Sikorsky S-38. En 1933, el 45 % de las acciones fue vendido por Transcontinental Air Transport y Aviation Corporation of America; al año siguiente, el Lockheed 10A Electra remplazó al Ford Tri-Motor en su papel de avión de primera línea de la compañía, permaneciendo en servicio el nuevo modelo durante los ocho años siguientes.

En 1937 se adoptó el Lockheed 14H, pero al cabo de dos años fue sustituido por el revolucionario Douglas DC-3, encargado en 1938. El primero de ellos (matriculado NC21711) fue servido el 22 de abril de 1939, seguido por otros seis en el mismo año. Su primer servicio tuvo lugar en abril de 1939 entre Twin Cities y Chicago, extendiéndose hasta Seattle al mes siguiente. Entre 1939 y 1958, Northwest Airlines utilizó 36 DC-3.

Durante la guerra, la compañía llevó a cabo vuelos de suministro entre Minneapolis y Fairbanks, Alaska. Además, tuvo a su cargo el entrenamiento de buen número de pilotos del US Army y modificó en sus instalaciones de St Paul casi 3 000 Consolidated B-24 Liberator y North American B-25 Mitchell.

En junio de 1945, la Administración Aeronáutica Civil concedió a Northwest la extensión de su ruta desde Milwaukee a Nueva York, vía Detroit. Pero para el nuevo servicio hacía falta un avión más moderno que el DC-3, por lo que en marzo de 1946 comenzaron a operar los Douglas DC-4. Este tipo fue complementado en 1947 por el Martin 2-0-2, de cuya adopción Northwest fue la pionera. El primer vuelo transpacífico, a Tokio y Manila vía Anchorage, tuvo lugar el 15 de julio de 1947, seguido el 29 de julio de 1948 por el servicio de Seattle y Portland a Hawaii. Para reflejar mejor el carácter internacional de la compañía, ésta pasó a denominarse Northwest Orient Airlines en 1947.

Después de la guerra lo correcto hubiese sido adquirir el Lockheed Constellation, pero en su lugar se encargaron diez Boeing 377 Stratocruiser. El primero de ellos (NC-74601) fue entregado el 22 de junio de 1949 y el modelo fue introducido inicialmente en la ruta a Honolulu, permaneciendo en servicio hasta el 12 de setiembre de 1960, en que se optó por el más moderno Lockheed L-188 Electra. A partir de octubre de 1950 y durante los tres años siguientes, Northwest Orient llevó a cabo 1 400 vuelos transpacíficos, de los que la mitad tuvieron como pasaje soldados destinados a Corea.

El 1 de agosto de 1951, Japan Air Lines se constituyó con asistencia técnica y aviones de Northwest Orient, básicamente DC-4 y Martin 2-0-2; este contrato tuvo vigencia hasta octubre de 1952, en que el mismo fue adjudicado a Transocean Air Lines.

Northwest Orient decidió finalmente que el DC-4 era demasiado pequeño para absorber el crecimiento de la demanda, por lo que el 8 de setiembre recibió el primer DC-6A de Fliying Tigers. Estos aviones de carga fueron modificados con un interior para clase turista y permanecieron en servicio por un período de 12 años. El último DC-6B, matriculado N582, fue vendido a United Arab Airlines el 10 de junio de 1965. El 14 de abril de 1953 se encargaron seis Lockheed L-1049G Super Constellation, que posteriormente se redujeron a sólo cuatro. Northwest Orient fue la primera compañía que utilizó el L-1049G, que remplazó al DC-4 en las rutas del Extremo Oriente en febrero de 1955.

Los Constellation sólo sirvieron en la compañía durante dos años, siendo vendidos a la empresa venezolana LAV. Para las rutas del Pacífico, Northwest Orient eligió el Douglas DC-7C, cuyo primer ejemplar (matriculado N284) fue servido en febrero de 1957; este modelo remplazó gradualmente a los Stratocruiser en las rutas interiores y del Extremo Oriente.

El primer y único avión a turbohélices empleado por la compañía fue el Lockheed L-188 Electra, encargado en noviembre de 1958. El primero, matriculado N121US, le fue entregado el 19 de julio de 1959 y llevó a cabo su primer servicio en setiembre, entre Nueva York y Minneapolis, vía Milwaukee. Un año más tarde, en mayo de 1960, la compañía recibió su primer avión a reacción, un Douglas DC-8-32 matriculado N801US; este modelo comenzó a volar en las líneas del Pacífico en julio de 1960. Al cabo de tres años, los DC-8 fueron vendidos en favor de los Boeing 720-051B, de los que los dos primeros, matriculados N721US y N722US, fueron servidos en junio de 1961. A estos aparatos se sumaron a partir de noviembre de 1964 los primeros Boeing 727.

El 30 de abril de 1970 llegó a la compañía el primer avión de fuselaje ancho, un Boeing 747-151 matriculado N601US; el Modelo 747 comenzó a operar las rutas domésticas el 22 de junio, entre Nueva York y Twin Cities, y el 1 de julio llevó a término el primer vuelo internacional, entre Chicago y Tokio. Northwest utiliza actualmente otro avión de fuselaje ancho, el McDonnell Douglas DC-10-40, que fue elegido a finales de 1968. El primero fue entregado en noviembre de 1972 y matriculado N143US. En abril de 1979 se inauguraron las primeras rutas hacia Europa, básicamente con destino a Prestwick y Copenhague.

Si exceptuamos el intento de asociación con National Airlines el 3 de setiembre de 1971, Northwest Orient es la única compañía estadounidense que jamás se ha fusionado con ninguna otra o que haya sido adquirida por un tercero; además, es la segunda compañía norteamericana que conserva su denominación comercial originaria.

La red actual de rutas regulares de pasaje y carga abarca toda Norteamérica, el Extremo Oriente, Copenhague, Glasgow, Hamburgo, Londres, Oslo, Shannon y Estocolmo.

La situación financiera de Northwest, que no es ajena a la crisis general del sector, pasa por un momento de mera subsistencia que no consiente posibilidades de expansión. En 1982, la compañía obtuvo beneficios, pero los menores en los últimos diez años, a lo que hay que sumar los problemas inherentes a la huelga que promovió ese año su personal. Habrá que esperar a años venideros para ver la orientación que toma la política de explotación de la compañía.

Northwest (2)



En 1968 Northwest Orient se convirtió en la primera compañía que encargó una versión de mayor alcance del McDonnell Douglas DC-10. Con superior cabida de combustible, este aparato de la Serie 40 puede volar a 8 050 km con su capacidad máxima de pasaje.

Flota actual de Northwest Orient

Boeing 727-51

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N461US	18797
N462US	18798
N463US	18799
N464US	18800
N465US	18801
N471US	18807
N474US	18944
N479US	19125
N480US	19126

Boeing 727-227

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N205US	20392
N206US	20393

Boeing 727-251

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N201US	22154
N202US	22155
N203US	22543
N204US	22544
N251US	19970
N252US	19971
N253US	19972
N254US	19973
N255US	19974
N256US	19975
N257US	19976
N258US	19977
N259US	19978
N260US	19979
N261US	19980
N262US	19981
N263US	19982
N264US	19983
N265US	19984
N266US	19985
N267US	20289
N268US	20290
N269US	20291
N270US	20292
N271US	20293
N272US	20294
N273US	20295
N275US	21154
N276US	21155
N277US	21156
N278US	21157
N279US	21158
N280US	21159
N281US	21160
N282US	21161
N283US	21322
N284US	21323
N285US	21324
N286US	21325
N287US	21375
N288US	21376
N289US	21377
N290US	21378
N291US	21379
N292US	21503
N293US	21504
N294US	21505
N295US	21506
N296US	21788
N297US	21789
N298US	22152
N299US	22153

Boeing 747-135

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N620US	19918
N621US	19919

Boeing 747-151

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N601US	19778
N602US	19779
N603US	19780
N604US	19781
N605US	19782
N606US	19783
N607US	19784
N608US	19785
N609US	19786
N610US	19787

Boeing 747-251B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N611US	20356
N612US	20357
N613US	20358
N614US	20359
N615US	20360
N622US	21704
N623US	21705
N624US	21706
N625US	21707
N626US	21708
N627US	21709
N628US	22389

Boeing 747-251F(SCD)

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N616US	21120
N617US	21121
N618US	21122
N619US	21321
N629US	22388

McDonnell Douglas DC-10-40

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N141US	46750
N142US	46751
N143US	46752
N144US	46753
N145US	46754
N146US	46755
N147US	46756
N148US	46757
N149US	46758
N150US	46759
N151US	46760
N152US	46761
N153US	46762
N154US	46763
N155US	46764
N156US	46765
N157US	46766
N158US	46767
N159US	46768
N160US	46769
N161US	46770
N162US	46771



Korean Air Lines



El HL7316, uno de los cuatro DC-10-30 utilizados por Korean Air Lines, carretea sobre el asfalto del aeropuerto de Zürich, Suiza, en un día de verano de 1982 (foto Austin J. Brown).

Korean National Airlines, denominación original de la compañía, fue fundada en 1947 para la realización de vuelos interiores, en los que inicialmente se utilizaron Stinson Voyager y diez Douglas DC-3. Todas las operaciones fueron suspendidas durante la guerra de Corea. Poco después de la reconstitución de la compañía tuvo lugar el primer vuelo internacional, entre Iwakuni y Tokyo, llevado a cabo por un Douglas DC-4 alquilado de Civil Air Transport. El primer DC-4 propiedad de la compañía fue matriculado HL108 y había sido adquirido en octubre de 1953.

En agosto de 1959, se adquirió un Lockheed L-749A Constellation (matriculado HL102) para las rutas internacionales. En junio de 1962, el gobierno coreano reorganizó la compañía y decidió la adopción del nombre que actualmente ostenta. En la segunda mitad de los sesenta se compraron dos Lockheed L-1049H Super Constellation. Estos aviones fueron utilizados en vuelos *charter* y para los tres servicios semanales (ampliados posteriormente a cinco) entre Seúl y Osaka. Los Super Constellation fueron sustituidos en 1967 en esa ruta por los Douglas DC-9-32, de los que el primer ejemplar (matriculado HL7201) fue recibido el 19 de julio de ese año.

Mientras tanto, en 1963 se había modernizado la red de cobertura doméstica mediante la introducción de un turbohélice Fokker F.27 Mk 200 Friendship, suministrado el 20 de diciembre y matriculado HL5201. Posteriores mejoras de la flota internacional de la compañía consistieron en la introducción, el 29 de setiembre de 1969, del primer Boeing 720-025, seguido el 6 de agosto de 1971 por el primer Boeing 707-3B5C, que recibió la matrícula HL7406. En marzo de 1969, el gobierno coreano vendió sus intereses en el negocio al Har-Jin Transportation Group, por lo que desde esa fecha la compañía está administrada desde esferas privadas.

El 13 de julio de 1972, Koren Air Lines alquiló su primer Boeing 727-100, matriculado HL7307. El primer aparato de fuselaje ancho en entrar en servicio con KAL fue el Boeing 747-2B5B, matriculado HL7410, el 1 de mayo de 1973. Este aparato fue seguido el 9 de febrero de 1975 por un McDonnell Douglas DC-10-30 (matriculado HL7315) y por el primer Airbus Industrie A300B4-2C, el 1 de agosto del mismo año, matriculado HL7218.

Equipada con tres tipos de fuselaje ancho, la compañía estaba en condiciones de expandir sus rutas de pasaje y carga, de manera que en la actualidad cubre numerosos destinos en el Extremo Oriente, Asia, Oriente Medio, Europa y Estados Unidos.

Flota actual de Korean Air Lines

Airbus Industrie A300B4-2C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7218	014
HL7219	016
HL7220	018
HL7221	024
HL7223	028
HL7224	030
HL7238	031
HL7246	081

Boeing 707-3B5C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7406	20522

Boeing 707-321B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7435	19366

Boeing 707-321C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7427	19372
HL7431	19369

Boeing 707-338C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7432	19626
HL7433	19628

Boeing 707-373C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7425	19716

Boeing 727-22

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7337	18323

Boeing 727-281

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7348	20435
HL7349	20468
HL7350	20469
HL7355	20466

Boeing 747-2B5B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7443	21772
HL7454	22482
HL7458	22485
HL7463	20770
HL7464	20771

Bajo pedido
otros dos aparatos

Boeing 747-2B5F(SCD)

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7451	22480
HL7452	22481
HL7459	22486

Bajo pedido
uno, n.° 22488

Boeing 747SP-B5

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7456	22483
HL7457	22848

Boeing 747-230B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7440*	20372
HL7442	20559
HL7447	20493

* derribado el 1.9.83

Boeing 747-230F

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7441	20373

CASA C-212 Aviocar

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL5253	125

Cessna Citation I

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7226	500-0924

Dassault-Breguet Falcon 20F

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7234	370

Fokker F.27 Mk 500 Friendship

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL5211	10427

Fokker F.27 Mk 600 Friendship

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL5262	10316

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7315	46934
HL7316	46912
HL7317	46915
HL7328	47887

McDonnell Douglas DC-10-30CF

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HL7339	46960

Flota suministrada por Editions JP



Middle East Airlines



Con la entrega en 1975 del OD-AGH, el primer transporte Boeing 747-2B4B (SCD) de MEA, la compañía se convirtió en el primer usuario no estadounidense del Boeing 747 con turbofan Pratt & Whitney (foto Middle East Airlines).

Constituida en 1945 a título privado, con un capital inicial de un millón de libras libanesas, Middle East Airlines inauguró sus servicios regulares en enero de 1946 empleando tres de Havilland D.H. 89A Rapide. Al cabo de seis meses, cuando la flota contaba ya con dos Douglas DC-3, la red de rutas de la compañía cubría Alepo, El Cairo, Bagdad, Haifa, Damasco y Ammán. Los servicios regulares a Estambul y Ankara comenzaron en 1947. La crisis palestina de 1948 condujo a la suspensión de los vuelos de la compañía a Haifa, pero ese mismo año los tres Rapide fueron remplazados por un tercer Douglas DC-3; a principios de 1949, MEA inauguró los servicios regulares con destino al Golfo Pérsico, con escalas en Kuwait, Bahrain y Dhahran.

Las negociaciones entre MEA y Pan American Airways desembocaron, en 1949, en un acuerdo por el que la compañía estadounidense se hacía cargo del 36 % de las acciones de MEA y suministraba a ésta tres Douglas DC-3 con su correspondiente equipo y repuestos. Así, en setiembre de 1949, la flota quedó compuesta por seis DC-3, a los que se sumó un séptimo en el transcurso de 1953. En enero de 1953, empero, la asociación con Pan American se disolvió de mutuo acuerdo.

Un mes después se inició una serie de discusiones con British Overseas Airways Corporation que llevaron a un acuerdo, en marzo de ese año, por el que MEA se convertía en compañía asociada de BOAC. En virtud de ese acuerdo, la línea británica ayudó a MEA en la adquisición de una flota de transportes turbohélice Vickers Viscount 754D. Antes de que este modelo fuese entregado, en julio de 1957, MEA alquiló de Hunting Clan cuatro Viscount, de los que el primero, matriculado OD-ACF, fue servido el 30 de setiembre de 1955.

La red de cobertura de MEA se extendía ahora a Londres (en 1956), Roma, Ginebra, Atenas, Frankfurt, Viena, Estambul, Doha, Bahrain, Dhahran, Kuwait, Adén, Bagdad, Teherán, El Cairo, Jerusalén, Nicosia, Alepo, Damasco, Karachi y Bombay. En 1960, para no quedar al margen de la era del reactor, MEA encargó cuatro de Havilland D.H. 106 Comet 4C, de los que el primero fue recibido el 19 de diciembre de 1960 y matriculado OD-ADR. Por entonces se llegó a otro acuerdo con BOAC por el que la empresa británica cedía toda su participación en MEA a medios financieros privados libaneses; el primer acuerdo con BOAC se extinguió en agosto de 1961.

En 1963 la compañía vivió momentos trascendentes. Conversaciones entabladas entre Middle East Airlines y Air Liban concluyeron en un acuerdo de cooperación plena y explotación conjunta de todas las rutas y servicios. Air France, con la que estaba asociada Air Liban, adquirió el 30 % del capital de MEA, que al poco tiempo pasó un pedido por tres Sud-Aviation Caravelle VIN, de los que dos empezaron a realizar servicios regulares a finales de ese año y el tercero en las postrimerías de 1964. En el curso de 1965, se llegó a un acuerdo definitivo de integración plena entre MEA y Air Liban, y el nombre de la compañía se convirtió en Middle East Airlines Air Liban.

Durante 1967, varias rutas de la compañía se vieron reforzadas con la introducción de los VC 10 y Boeing 720B (ambos modelos en arriendo), lo que supuso la integración de MEA en el mercado de los grandes reactores. El 18 de noviembre de 1968, fueron entregados e introducidos en las redes europeas los dos primeros Boeing 707-3B4C (matriculados OD-AFB y OD-AFC). La mayor parte de la flota de MEA (siete aviones) resultó destruida durante una incursión israelí, el 28 de diciembre de 1968, contra el aeropuerto internacional de Beirut y la compañía se vio obligada al alquiler de aviones de distintas procedencias. En el verano de 1969, MEA tomó a su cargo los derechos sobre las rutas (y los empleados) de Lebanese International Airways y se convirtió en la única compañía aérea de Líbano. Durante los años siguientes se recibieron varios Boeing 707 y Boeing 727 adicionales en un intento por estandarizar la flota, remplazándose asimismo a otros tipos. Se adquirieron tres Boeing 747-2B4B, de los que el primero llegó el 30 de mayo de 1975 y fue matriculado OD-AGH. Los años 1975 y 1976 estuvieron marcados por los acontecimientos en Líbano, que supusieron prolongados períodos de inoperatividad del aeropuerto internacional de Beirut y la virtual suspensión de todos los vuelos regulares de la compañía. La política de mercado de MEA se orientó por estas causas hacia el alquiler de aviones.

En 1980 se sumaron a la cobertura de MEA dos nuevos destinos, Túnez y Niza, y, pese a la inestable situación de su zona de operación, la compañía obtuvo unos beneficios de casi 9 millones de libras libanesas. A finales de ese año, MEA cursó un pedido por dos aparatos Airbus Industrie A310, más una opción para otros 14.

Flota actual de MEA

Airbus Industrie A310-221
Bajo pedido
dos ejemplares entregados entre marzo y abril de 1984

Boeing 707-3B4C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OD-AFD	20259
OD-AFE	20260

Boeing 707-323C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OD-AHB	19588
OD-AHC	19589
OD-AHD	19515
OD-AHE	19516

Boeing 707-347 C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OD-AGU	19966
OD-AGV	19967

Boeing 720-047

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OD-AGF	18830
OD-AGQ	19160
OD-AGR	19161

Boeing 747-2B4B (SCD)

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OD-AGH	21097
OD-AGI	21098
OD-AGJ	21099

Boeing 720-023 B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OD-AFL	18034
OD-AFM	18027
OD-AFN	18030
OD-AFQ	18024
OD-AFS	18019
OD-AFZ	18025
OD-AGB	18021

Flota suministrada por Editions JP





Malaysia



Los dos ejemplares adquiridos por las RFAM han supuesto las dos primeras ventas del avión de reconocimiento RF-5E Tigereye. Apréciese el nuevo tipo de insignia nacional.

La naturaleza geográfica de Malaysia, con una larga faja costera y una selva tupida, es una de las principales preocupaciones de los gobernantes del país, pues una orografía de esas características es campo abonado para fuerzas guerrilleras: los dirigentes de Malaysia se resisten a olvidar los duros combates que en la década de los cincuenta se libraron en su territorio contra fuerzas de izquierda. Al norte se hallan Thailandia y Birmania, otros dos países cuya máxima preocupación es el resurgimiento de movimientos comunistas, mientras que al sur se encuentra Singapur, con el que Malaysia tiene firmado un pacto de defensa mutua.

Ambos países están adscritos, junto con Australia, Nueva Zelanda y Gran Bretaña, a un convenio de cooperación militar. Como parte del mismo, con el que se quiere dar una imagen de estabilidad en la zona, los cinco países llevan a cabo ejercicios conjuntos a fin de asegurar el alto nivel de sus respectivas fuerzas en previsión de una posible aparición de potencias extrañas con fines agresivos. La contribución australiana comprende el destacamento de dos escuadrones de Dassault Mirage III en la base de Butterworth, Malaysia.

Las Reales Fuerzas Aéreas de Malaysia (Tentera Udara Diraja Malaysia) tienen en la actualidad un potencial de primera línea de sólo 20 aviones de combate (13 Northrop F-5E y siete Canadair CL-41G). Problemas financieros han impedido cualquier expansión de este servicio, pero los gobernantes del país, que no quieren que Malaysia siga el mismo camino que Vietnam del Sur, Laos o Kampuchea (Camboya), han decidido la adquisición de 40 cazabombarderos McDonnell Douglas A-4 Skyhawk que, tras ser reacondicionados por la firma estadounidense Grumman Aircraft, serán entregados en el curso de 1984; el contrato especifica también la conversión de seis aparatos en biplazas de entrenamiento. La adquisición de los Skyhawk ha sido influenciada por el hecho de que Singapur cuente con una flota de estos aparatos, compatibilidad acrecentada por los F-5E que Singapur posee como interceptadores estándar. Malaysia piensa encargar más F-5E, pero por el momento sólo se han servido dos RF-5E Tigereye de reconocimiento.

En 1980, para llevar a cabo misiones de salvamento y de patrulla marítima en largo alcance sobre las aguas jurisdiccionales, se adquirieron tres Lockheed C-130H-MP Hercules. Estos aparatos son asimismo un refuerzo importante de la flota de transporte, integrada por seis Hercules estándar y 16 de Havilland Canada Caribou. En lo tocante a helicópteros, las RFAM continúan utilizando los 40 Sikorsky S-61A adquiridos entre 1967 y 1977 para transporte de tropas y carga, apoyados por 24 Aérospatiale Alouette III. Éstos se hallan en fase de remplazo, proceso que se inició en 1981 con la entrada en servicio de diez Nurtanio/MBB BO 105. Un escuadrón VIP emplea diversos modelos, entre los que se cuentan dos Fokker F.28, dos Canadair Challenger, dos BAe HS.125 y cuatro Cessna 402.

Para mejorar la fuerza de enseñanza de las RFAM, doce Aermacchi M.B. 339 han remplazado recientemente a los 14 entrenadores de ataque CL-41G Tebuan supervivientes.

Unidades de las Reales Fuerzas Aéreas de Malaysia

Unidades de combate

McDonnell Douglas A-4L Skyhawk

Unidad	*Base*
—	—

Northrop F-5E/F Tiger II/RF-5E Tigereye

Unidad	*Base*
12,6 Escns.	Butterworth, Kuantan

Transporte y entrenamiento

Lockheed C-130H-MP Hercules

Unidad	*Base*
4 Esc.	Kuantan

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
14 Esc.	Kuala Lumpur

Fokker F.28 Mk 1000

Unidad	*Base*
2 Esc.	Kuala Lumpur-Simpang

Canadair Challenger

Unidad	*Base*
2 Esc.	Kuala Lumpur-Simpang

BAe HS. 125

Unidad	*Base*
2 Esc.	Kuala Lumpur-Simpang

Cessna 402B

Unidad	*Base*
2 Esc.	Kuala Lumpur-Simpang

de Havilland DHC-4 Caribou

Unidad	*Base*
1,8 Escns.	Labuan

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
3,5 Escns.	Labuan

MBB BO 105

Unidad	*Base*
3,5 Escns.	Labuan

Sikorsky S-61A Nuri

Unidad	*Base*
7,10 Escns.	Kuching, Kuantan

Aermacchi M.B.339A

Unidad	*Base*
9 Esc.	Kuantan

Canadair CL-41G Tebuan

Unidad	*Base*
9 Esc.	Kuantan

Pilatus PC-7 Turbo-Trainer

Unidad	*Base*
Enseñanza	Alor Star

BAe Bulldog 102

Unidad	*Base*
Enseñanza	Alor Star

Cessna 172

Unidad	*Base*
Enseñanza	Alor Star

Bell 47G

Unidad	*Base*
Enseñanza	Keluang

Ghana Airways

El Fokker F.28 Fellowship Mk 2000 es una popular elección para rutas internas de usuarios como Ghana Airways.



Ghana Airways fue fundada el 4 de julio de 1958 por el gobierno de aquel país con un 60 % de las acciones y el restante porcentaje en poder de la compañía británica BOAC.

Los servicios internacionales comenzaron el 16 de julio de ese mismo año utilizando aviones alquilados por BOAC. El primer vuelo a Londres tuvo lugar el 14 de abril de 1959 utilizando un Boeing Stratocruiser que posteriormente sería sustituido por aviones turbohélices, también alquilados, Bristol Britannia. Poco después Ghana Airways adquirió sus propios Britannia: el primero, matriculado 9G-AAG, fue entregado el 24 de abril de 1960. Entretanto la red interior había comenzado a operar el 1 de octubre de 1958 (adoptándola de West African Airways), y el 31 de diciembre de 1958 se recibía el primero de dos de Havilland Heron 20, matriculado 9G-AAA.

El 4 de febrero de 1961 Ghana Airways se convirtió en la primera línea aérea del África occidental que voló al Oriente Medio, cuando un Bristol Britannia inició el servicio a Beirut desde Accra. Diez días más tarde el gobierno adquirió las acciones de BOAC y desde entonces la compañía ha sido de propiedad estatal. En octubre de 1961 recibió dos Vickers Viscount 838 (9G-AAV y 9G-AAW). También en 1961 la compañía adquirió ocho Ilyushin Il-18B que comenzaron a operar para la aerolínea sus primeros servicios en la ruta entre Accra y Beirut (vía Kano y El Cairo) el 14 de octubre de 1962. Los aviones soviéticos fueron considerados antieconómicos y devueltos en 1963 seis de ellos y en 1964 los restantes.

Para sustituir al Britannia (9G-AAG) y a los Il-18, Ghana Airways compró sus primeros reactores, dos Vickers VC10.

El primero, matriculado 9G-ABO, fue entregado el 27 de enero de 1965 y seis meses después le seguiría el segundo. El primer VC-10 continuó operando en los servicios internacionales de la compañía hasta finales de 1980, pero en diciembre de ese año los directivos africanos decidieron alquilar un McDonnell Douglas DC-10-30 de la compañía holandesa para sus trayectos de largo alcance. Sería utilizado hasta el 25 de febrero de 1981 cuando la aerolínea recibió su primer Douglas DC-10-30 de compra directa, apropiadamente matriculado 9G-ANA.

Volviendo a la escena regional, en abril de 1969 se alquiló directamente del fabricante un solitario Hawker Siddeley HS 748 durante tres meses. Luego se comprarían dos ejemplares de los que el primero, matriculado 9G-ABW, fue entregado el 10 de diciembre de 1970, permaneciendo ambos en servicio hasta 1981. El uno de noviembre de 1971 un Fokker F.28 Fellowship Mk 1000 alquilado (PH-MOL) comenzó sus operaciones en servicios a países vecinos. Este tipo de avión continúa siendo utilizado por la compañía en conjunción con un único Douglas DC-9-51 matriculado 9G-ACM, que fue entregado el 13 de julio de 1978.

Flota de Ghana Airways

Douglas DC-9-51

N.° Reg.	*N.° Constr.*
9G-ACM	47755

Fokker F.28 Fellowship Mk 2000

N.° Reg.	*N.° Constr.*
9G-ABZ	11062

Fokker F.28 Fellowship Mk 4000

N.° Reg.	*N.° Constr.*
9G-ADA	11187

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*
9G-ANA	48286

Lista suministrada por Editions JP

Delta Air Lines (1)



En la foto, el segundo Boeing Modelo 767-232 con los colores de Delta y, también, el tipo más moderno de su flota. Utilizado en rutas medias y cortas, este avión está propulsado por dos turbofan General Electric CF6-80A y en su cabina sólo «habitan» dos tripulantes.



La compañía aérea Delta Air Services, fundada en 1925 por C.E. Woolman, inauguró los vuelos de pasaje el 16 de junio de 1929, entre las ciudades de Atlanta (Georgia) y Birmingham, en Alabama. Este servicio inicial se extendió hasta Dallas, vía Jackson, poco tiempo después. Los vuelos de pasaje tuvieron que ser suspendidos el 16 de setiembre de 1930, cuando Delta no recibió los contratos postales correspondientes a sus rutas. Quien se benefició de ello fue American Airlines, que incorporó parte de la cobertura de Delta a su propia red.

En 1934 se adoptó el nombre actual de la compañía, Delta Air Lines, y ésta recibió su primer contrato de transporte postal, entre las localidades de Charleston y Fort Worth, empleándose inicialmente aviones Travel Air. En noviembre de 1940, Delta recibió su primer bimotor Douglas DC-3, que fue matriculado NC28340 y bautizado *City of Atlanta*. En 1942, las rutas de Cincinnati, Savannah y Nueva Orleans eran servidas por una flota compuesta por cinco Douglas DC-3 y cuatro L-10A Electra.

Como aportación al ingente esfuerzo de guerra, dos terceras partes de los aviones de la compañía fueron destinados a misiones militares. En febrero de 1942 se erigió un centro de modificación de aviones en la base de operaciones de la compañía, en Atlanta, y por él pasaron casi un millar de aparatos. En 1945, este centro tuvo a su cargo un programa de emergencia que requirió la remodelación de 45 Boeing B-29 Superfortress. En julio de ese mismo año, Delta obtuvo la prestigiosa ruta entre Chicago y Miami. Estre trayecto, sobre el que se realizaron cuatro vuelos diarios a partir del 1 de diciembre de 1945, estaba servido por Douglas DC-3 y tenía varias escalas regulares. En noviembre de 1946 se inauguró un vuelo sin escalas mediante los Douglas DC-4, de los que el primero fue recibido el 14 de diciembre de 1945 y matriculado NC37473. El 5 de noviembre de 1948 se entregó a Delta el primero (N1903M) de los tres Douglas DC-6 encargados; este modelo remplazó a los DC-4 en la ruta de Miami, sólo para ser sustituido en abril de 1954 por los nuevos Douglas DC-7.

Para su despliegue en los servicios de menor alcance de su red, la compañía encargó veinte Convair CV-340, de los que el primero, matriculado N4801C, fue entregado el 18 de diciembre de 1952. El 1 de mayo de 1953, la aerolínea Chicago and Southern Air Lines se fusionó con Delta. Esta unión supuso un incremento de la cobertura de la compañía (incluidos vuelos internacionales) y de su parque de aviones, entre los que ahora se hallaban ocho CV-340, pendientes de recepción, y seis Lockheed L-649A Constellation, encargados todos ellos por CSAL. Los 38 Convair que llegaron a integrar la flota de Delta fueron convertidos paulatinamente al estándar CV-440. Otra expansión de importancia tuvo lugar el 1 de febrero de 1956, cuando Delta comenzó a operar en la línea Nueva York-Washington, en la que se emplearon inicialmente cuatro Lockheed L-049 Constellation adquiridos de Pan American.

En el otoño de 1958, el parque de la compañía comprendía 77 aviones, de los que la gran mayoría eran Convair 440 (28 ejemplares), Douglas DC-7 (21) y Douglas DC-3 (12). El 18 de setiembre de 1959, un Douglas DC-8-11 voló de Nueva York a Atlanta, realizando así la primera operación de Delta con un avión a reacción. El primero de estos modernos aparatos fue servido a la compañía el 21 de julio de 1959. Ocho meses después, el 15 de mayo de 1960, voló el primer Convair CV-880 con los colores de Delta.

Para remplazar a los viejos Convair CV-440, Delta Air Lines encargó, en abril de 1963, 14 Douglas DC-9-14: el primero, matriculado N3302L, fue recibido el 9 de junio de 1966. El 8 de diciembre de ese año, Delta se convertía en la primera compañía que introducía en servicio al DC-9.

En 1969, Delta Air Lines se convertía en una compañía enteramente equipada con reactores, poseyendo una flota de 68 Douglas DC-9,45 Douglas DC-8 y 16 Convair 880. Su primer avión de fuselaje ancho fue el Boeing 747-132, de los que el primero se recibió el 26 de setiembre de 1970 y fue matriculado N9896. El 25 de octubre de ese año, el 747 efectuaba su primer servicio. El 10 de octubre de 1972, Delta alquilaba su primer Douglas DC-10-10, matriculado N601DA, de United Airlines. El 1 de agosto, Northeast Airlines se asoció con Delta, que recibió, como dote de la unión, aviones Fairchild FH-227 y Boeing 727, amén de varias rutas a la costa este y a las Bahamas y Bermudas. Ese año, Delta volaba a 99 ciudades. El DC-10 duró poco tiempo en la flota y fue remplazado por el Lockheed L-1011 TriStar: el ejemplar inicial fue el N701DA, que fue recibido el 3 de octubre de 1973 y realizó su primer servicio el 16 de noviembre. Así, en el espacio de tres años, Delta utilizó todos los modelos de fuselaje ancho fabricados en Estados Unidos. El 1 de mayo de 1978 se inauguró un nuevo servicio, el que enlazaba Londres desde Nueva Orleans y Atlanta, ruta en la que en un primer momento se emplearon dos L-1011-200 TriStar alquilados de TWA, los matriculados N31029 y N81028. Desde 1978, el único modelo nuevo incorporado a la flota ha sido el Boeing 767-232, cuyo primer ejemplar, matriculado N102DA y bautizado *Spirit of Delta*, llegó a manos de la compañía del 25 de octubre de 1982. Ello ha supuesto para Delta la posesión de todos los aviones comerciales de fuselaje ancho, a excepción del europeo Airbus Industrie A300/310.



Delta Air Lines (2)

Los DC-8 Super 71 son los cuatrimotores de Delta Airlines que gozan del menor nivel de emisión de ruidos y los que mejor se adaptarán a futuras legislaciones a este respecto (foto John Roach).

Flota actual de Delta Air Lines

Boeing 727-232

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N400DA	21144
N401DA	21145
N402DA	21146
N403DA	21147
N404DA	21148
N405DA	21149
N405DA	21150
N406DA	21151
N407DA	21152
N408DA	21153
N409DA	21222
N410DA	21223
N411DA	21223
N412DA	21232
N413DA	21233
N414DA	21256
N415DA	21257
N416DA	21258
N417DA	21259
N418DA	21271
N419DA	21272
N420DA	21273
N421DA	21274
N452DA	20634
N453DA	20635
N454DA	20636
N455DA	20637
N456DA	20638
N457DA	20639
N458DA	20640
N459DA	20641
N460DA	20642
N461DA	20643
N452DA	20644
N463DA	20645
N464DA	20646
N465DA	20647
N466DA	20743
N467DA	20744
N468DA	20745
N469DA	20746
N470DA	20747
N471DA	20748
N472DA	20749
N473DA	20750
N474DA	20751
N475DA	20752
N476DA	20753
N477DA	20754
N478DA	20755
N479DA	20756
N480DA	20860
N481DA	20861
N482DA	20862
N483DA	20863
N484DA	20864
N485DA	20865
N486DA	20866
N487DA	20867
N488DA	21018
N489DA	21019
N490DA	21020
N491DA	21060
N492DA	21061
N493DA	21062
N494DA	21074
N495DA	21075
N496DA	21076
N497DA	21077
N498DA	21142
N499DA	21143
N501DA	21303
N502DA	21304
N503DA	21305
N504DA	21306
N505DA	21307
N506DA	21308
N507DA	21309
N508DA	21310
N509DA	21311
N510DA	21312
N511DA	21313
N512DA	21314
N513DA	21315
N514DA	21430
N515DA	21431
N516DA	21432
N517DA	21433
N518DA	21469
N519DA	21470
N520DA	21471
N521DA	21472
N522DA	21582
N523DA	21583
N524DA	21584
N525DA	21585
N526DA	21586
N527DA	21587
N528DA	21702
N529DA	21703
N530DA	21813
N531DA	21814
N532DA	22045
N533DA	22046
N534DA	22047
N535DA	22048
N536DA	22049
N537DA	22073
N538DA	22076
N539DA	22385
N540DA	22386
N541DA	22387
N542DA	22391
N543DA	22392
N544DA	22493
N545DA	22494
N546DA	22677

Boeing 737-232 Advance

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N301DL	23073
N302DL	23074
N303DL	23075
N304DL	23076
N305DL	23077

Bajo pedido

28 aviones, a entregar en el curso de 1984

Boeing 757-232

Bajo pedido

30 aviones, a entregar en 1985-87; n.os constr. 22808 a 22817

Boeing 767-232

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N101DA	22213
N102DA	22214
N103DL	22215
N104DA	22216
N105DA	22217
N106DA	22218
N107DL	22219
N108DL	22220
N109DL	22221
N110DL	22222
N111DN	22223
N112DL	22224
N113DA	22225
N114DL	22226
N115DA	22227

Bajo pedido

Cinco aviones (n.os constr. 22228 a 22232) a entregar en 1984; sus matrículas pueden ser N116DL, N117DA, N118DA, N119DA y N120DA (los sufijos pueden variar)

Douglas DC-8 Super 71

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N826E	45079
N1300L	46014
N1302L	46029
N1303L	46030
N1304L	46048
N1307L	46056

McDonnell Douglas DC-9-32

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N1261L	47317
N1262L	47257
N1263L	47258
N1264L	47259
N1265L	47260
N1266L	47261
N1267L	47262
N1268L	47284
N1269L	47285
N1270L	47318
N1271L	47319
N1272L	47320
N1273L	47321
N1274L	47322
N1275L	47323
N1279L	47358
N1280L	47359
N1281L	47377
N1282L	47378
N1283L	47379
N1288L	47443
N1289L	47444
N1290L	47445
N1291L	47466
N1292L	47529
N1293L	47486
N1294L	47616
N1295L	47525
N3335L	47176
N3336L	47177
N3337L	47273
N3338L	47274
N3339L	47275
N3340L	47276
N5341L	47277
N5342L	47278

Lockheed L-1011 TriStar 1

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N701DA	1041
N702DA	1046
N703DA	1052
N704DA	1057
N705DA	1071
N706DA	1074
N707DA	1077
N708DA	1078
N709DA	1081
N710DA	1084
N711DA	1086
N712DA	1088
N713DA	1089
N714DA	1090
N715DA	1092
N716DA	1095
N717DA	1096
N718DA	1097
N719DA	1135
N720DA	1136
N721DA	1139
N722DA	1147
N723DA	1150
N725DA	1162
N726DA	1163
N727DA	1167
N728DA	1173
N729DA	1180
N730DA	1199
N733DS	1224
N735D	1226
N736DY	1227
N737D	1228
N740DA	1244
N741DA	1245
N1731D	1200
N1732D	1213
N1734D	1225
N1738D	1234
N1739D	1237

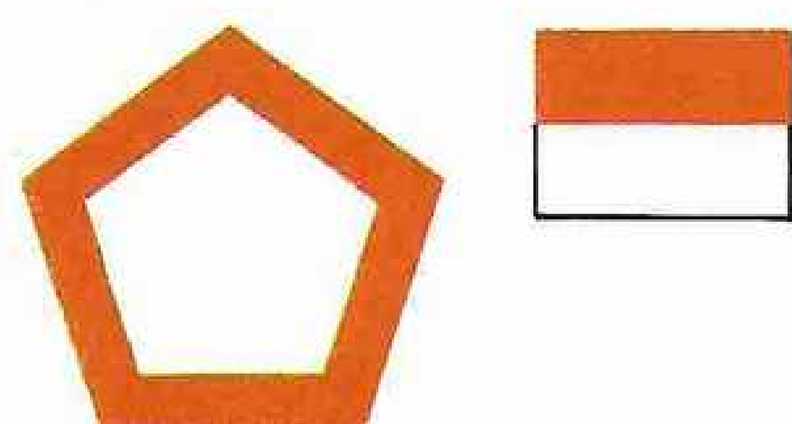
Lockheed L-1011 TriStar 200

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N724DA	1151

Lockheed L-1011 TriStar 500

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N751DA	1166
N752DA	1172
N753DA	1189

Flota suministrada por Editions JP



Indonesia



El Lockheed C-130/L-100 es el principal modelo de transporte presente en las Fuerzas Aéreas de Indonesia. Un ejemplar de este tipo ha sido especialmente configurado para misiones de reconocimiento marítimo.

Hoy día, Indonesia es un país bien diferente del que era hace veinte años. Entonces, este gran archipiélago, compuesto por unas 2 000 islas, que había sido una colonia neerlandesa estaba gobernado por el presidente Ahmed Sukarno. Su política izquierdista propició un rápido acercamiento a la Unión Soviética, y las fuerzas armadas de Indonesia comenzaron a convertirse en una réplica a menor escala de las de la URSS. La Tentara Nasional Indonesia-Angatan Udara (Fuerzas Aéreas de Indonesia) recibió cazas MiG, bombarderos Tupolev e Ilyushin, helicópteros Mil y algunos aviones de entrenamiento, también de construcción soviética.

Gracias a la recepción del equipo mencionado y de otro destinado a los restantes servicios, Indonesia se convirtió en uno de los países más poderosos militarmente del Extremo Oriente. En 1962, la creación de la Federación de Malaysia espoleó a Indonesia a optimizar su equipo militar ante la posibilidad de problemas con el nuevo estado, apoyado por Gran Bretaña. Los problemas se materializaron en un conflicto que concluyó al cabo de cuatro años en un acuerdo de alto el fuego. Pero en el ínterin, en octubre de 1965, la facción derechista de las fuerzas armadas se hizo con el poder y consiguió al cabo de un par de años la dimisión de Sukarno. En 1970, la mayoría del equipo soviético envejecía en sus bases por falta de recambios y el general Suharto, nuevo presidente del país, pidió ayuda a Occidente, principalmente a Australia, con quien Indonesia firmó un tratado de ayuda mutua, y a EE UU. El primero suministró a la TNI-AU un escuadrón de CAC Sabre en 1972 y el segundo, cierto número de helicópteros Sikorsky, cazas North American Mustang y entrenadores a reacción Lockheed T-33.

En 1983, la TNI-AU había ya remplazado la mayoría de su obsoleto material. Dieciséis Northrop F-5E Tiger II constituyen actualmente la punta de lanza de las fuerzas del país tras sustituir a los Sabre, mientras que 16 McDonnell Douglas A-4 Skyhawk proporcionan el elemento de ataque al suelo a la espera de que se reciban otros 16 ejemplares procedentes de los excedentes de la US Navy. Para misiones antiguerrilla, en 1976-77 se recibieron dieciséis Rockwell OV-10 Bronco.

La TNI-AU presta también importancia a las misiones de patrulla marítima de largo alcance y recientemente ha recibido para tal fin tres Boeing 737 especialmente modificados. Estos aparatos cuentan con radar de barrido lateral Motorola y complementan al único Lockheed C-130H-MP Hercules utilizado hasta la fecha en tales cometidos.

La TNI-AU forma parte integral del programa de redistribución de la población emprendido por el gobierno indonesio. Para cooperar en esta política de emigración desde las densificadas islas principales hacia otras menos pobladas, la TNI-AU ha adquirido una importante flota de aviones de transporte en Estados Unidos y Europa. Un total de 25 C-130/L-100 Hercules constituye la espina dorsal de este programa, junto a seis Transall encargados a Francia. Un posterior incremento de esta flota de transporte se materializará en un futuro inmediato con la entrada en servicio de los 32 biturbohélices CASA-Nurtanio CN-235. Este avión, diseñado por la compañía española CASA, será construido por la indonesia Nurtanio, una empresa todavía poco potente pero muy activa. Esta compañía se encuentra actualmente en fase de montaje de helicópteros MBB BO 105 y Aérospatiale Super Puma para las fuerzas armadas del país. Otros transportes en activo son ocho Fokker F.27 Frienship, nueve Douglas C-47, dos CASA C-212 Aviocar y (en una patrulla de transporte VIP) un Boeing 707 y dos Lockheed JetStar.

Unos doce Cessna Modelo 207, 401 y 402 son empleados en misiones de enlace apoyados por 16 BO 105, siete Super Puma, seis Puma, doce Hughes 500, cuatro Bell 204 y 206, y dos Aérospatiale Alouette III.

El entrenamiento se ha convertido en una de las principales prioridades de la TNI-AU. El antiguo sistema de enseñanza, tomado del de la V-VS soviética, ha dado paso a un nuevo esquema, en el que se da una fase inicial básica/primaria a bordo de 20 FFA AS.202 Bravo de origen suizo, seguido por un curso en 20 Beech T-34C y culminado con el nivel avanzado, que se imparte en dieciséis BAe Hawk.

El Arma Aérea de la Marina de guerra de Indonesia, o Tentara Nasional Indonesia-Angara Laut, tiene a su cargo las patrullas mar adentro, prestando especial atención a la piratería que se da entre la miríada de islas. Diez GAF Searchmaster adquiridos en Australia desempeñan estas misiones, apoyados por 10 helicópteros Westland Wasp suministrados de segunda mano por la Marina neerlandesa en 1981. Se está a la espera de recibir 26 Super Puma.

Constituida en 1958, el arma aérea del Ejército indonesio (Tentara Nasional Indonesia-Angatan Dorat) tiene a su cargo el apoyo a las fuerzas terrestres. Sus aviones de ala fija son algunos Cessna Modelo 185, O-1 y Modelo 310P, cierta cantidad de aviones polacos PZL Wilga 32 construidos en Indonesia y conocidos como Gelatik, dos C-47 y dos Rockwell Aero Commander.

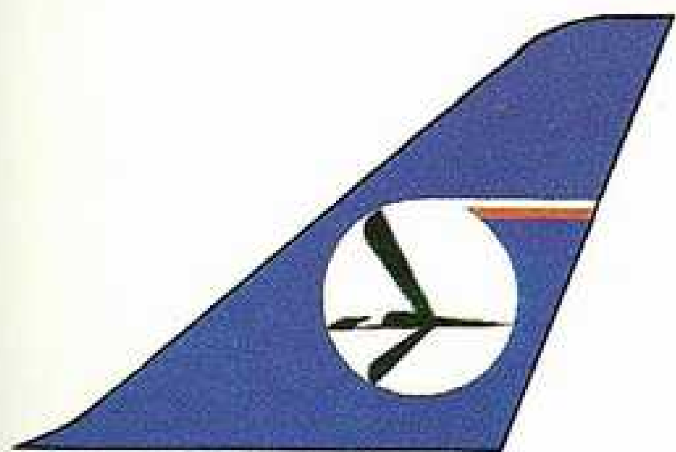
Unidades de las Fuerzas Aéreas de Indonesia

Avión	Unidad	Base
Northrop F-5E/F Tiger II	14 Esc.	Surabaya
McDonnell Douglas A-4E/TA-4H Skyhawk	—	—
Rockwell OV-10F Bronco	3 Esc.	Baucau
Boeing 737-200 Surveiller	—	Halim
Lockheed C-130B/H/L-100-30 Hercules	31 Esc., 32 Esc.	Halim, Malang
Douglas C-47	2 Esc.	Yakarta
Shorts Skyvan	2 Esc.	Yakarta
CASA Aviocar	2 Esc.	Yakarta
Fokker F.27 Friendship	2 Esc.	Yakarta
GAF Mission Master	2 Esc.	Yakarta
Boeing 707	Patrulla VIP	Yakarta
Lockheed JetStar	Patrulla VIP	Yakarta
de Havilland Canada Otter	4 Esc.	Halim
Cessna 185	4 Esc.	Halim
Cessna 401/402	—	—
Cessna T207	—	—
Aérospatiale-Nurtanio SA 330 Puma/Super Puma	6 Esc.	Kemayaran
MBB-Nurtanio BO 105	—	—
Bell 204B	—	—
Aérospatiale Alouette III	—	—
FFA AS.202 Bravo	Escuela	Yogyakarta
Beech T-34C Turbo-Mentor	Escuela	Halim
British Aerospace Hawk Mk53	11 Esc.	Adisucipito

LOT: Polskie Linie Lotnicze



La disposición interior del Il-62 cuenta básicamente con dos cabinas; las delantera y trasera pueden acomodar, respectivamente, 66 y 102 pasajeros en clase económica. El aparato de la fotografía es el Il-62M SP-LMC de LQT (foto Austin J. Brown)



La compañía aérea polaca Polskie Linie Lotnicze (LOT) tiene sus raíces en dos aerolíneas privadas, Aero Lloyd Warschau y Aero TZ, fundadas ambas en 1922. Estas dos empresas comenzaron a operar exclusivamente con aviones Junkers F 13: Aero Lloyd inició sus servicios entre Varsovia y Danzig y Lwow el 5 de setiembre de 1922, y Aero TZ comenzó volando de Varsovia a Posen, vía Lodz, y a la ciudad checa de Brno. En 1925, Aero Lloyd adquirió las participaciones de sus accionistas alemanes y fue rebautizada Aerolet.

El 1 de enero de 1929, el transporte aéreo comercial fue asumido por completo por el gobierno polaco, nacionalización de la que nació Polskie Linie Lotnicze (LOT). La nueva compañía utilizaba tipos Junkers F13, Fokker F. VIIA y, desde finales de ese año, Fokker F.VIIB-3m. En 1934 se inauguró una ruta entre Varsovia y Beirut, vía Lwow, Cernauti, Bucarest, Sofía, Salónica, Atenas y Tel Aviv. Al poco tiempo se pudo iniciar un servicio entre Londres y Beirut, en el que se utilizaban Dougas DC-2 de LOT. Los dos primeros ejemplares, matriculados SP-ASK y SP-ASL, fueron entregados el 3 de agosto de 1935. En el transcurso de los dos primeros meses de 1936 se recibieron cuatro Lockheed L.10 Electra (matriculados de SP-AYA a SP-AYD), que fueron utilizados para inaugurar los servicios a Copenhague vía Gdynia, y a Helsinki vía las capitales de los estados bálticos. LOT empleó asimismo una flota de Junkers Ju 52/3m que, al igual que los DC-2, estuvieron propulsados por motores Bristol Pegasus.

El 1 de setiembre de 1939 Polonia fue invadida por los alemanes, y todos los vuelos civiles cesaron de inmediato. De los aviones que entonces integraban su flota, dos DC-2 y 15 Electra y Super Electra, sólo un Electra no consiguió escapar a los países vecinos. Antes de que concluyesen las hostilidades, el 6 de marzo de 1945, LOT fue reconstituida y adquirió inmediatamente 20 Lisunov Li-2, con los que se restablecieron los servicios a Londres a finales de ese año. En 1946 se compraron nueve Douglas DC-3 (matriculados de SP-LCA a SP-LCI), seguidos por los tres primeros de cinco SNCASE SE.161 Languedoc el 5 de julio de 1947 y matriculados de SP-LDB a SP-LDD. Una ulterior modernización tuvo efecto el 24 de abril de 1949, cuando el primer Ilyushin Il-12 (SP-LHB) fue matriculado para la compañía; tres ejemplares de este modelo permanecieron en servicio hasta el 6 de noviembre de 1959. En 1955 comenzaron los servicios regulares a Moscú y el 20 de junio de ese año se matriculó para la aerolínea su primer Ilyushin Il-14 (SP-LNA). Este modelo remplazaría a los viejos Il-12. Para complementar a los Il-14 se adquirieron cinco Convair CV-240, de los que el primero, matriculado SP-LPB, arribó a Varsovia el 2 de octubre de 1957.

El primer avión a turbohélice utilizado por la compañía fue el Ilyushin Il-18, cuyo primer ejemplar entró en servicio entre Varsovia y Moscú el 25 de abril de 1961 con la matrícula SP-LSA. Este nuevo modelo permitió a LOT expandir y mejorar su red de cobertura a Oriente Medio, así como operar por vez primera con destino a África. Para asistir a los Il-18 en las rutas de pasaje de menor densidad se compraron tres Vickers Tipo 804 Viscount, de los que el primero (SP-LVB) sería entregado el 11 de noviembre de 1962.

Para remplazar a los Il-14 en la red doméstica y en algunas rutas internacionales se recibieron diez Antonov An-24V en 1966; el ejemplar inicial (SP-LTA) llegó el 22 de marzo y entró en operación entre Varsovia y Wroclaw el 20 de abril de ese año. Estos turbohélices siguen constituyendo la espina dorsal de la red doméstica y de corto alcance de la compañía. Los primeros reactores de LOT fueron los Tupolev Tu-134 SP-LGA y SP-LGB, puestos en servicio en noviembre de 1968. En la primeravera de 1972 comenzaba a operar el Ilyushin Il-62, de mayor tamaño, entre Varsovia y Londres, Milán, Moscú y París.

Hoy día, los servicios regulares interiores de LOT unen Varsovia con Gdańsk, Slupsk, Koszalin, Szczecin, Poznán, Wroklaw, Katowice, Kraków, Rzeszów y Zielona Góra, al tiempo que la red internacional cubre Europa, América del Norte, Oriente Medio, África del Norte y Asia.

Flota actual de LOT

Antonov An-12

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SP-LZB	6344308

Antonov An-24RV

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SP-LTS	27307903
SP-LTZ	87304504

Antonov An-24V

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SP-LTA	67302203
SP-LTB	67302205
SP-LTC	67302208
SP-LTD	67302209
SP-LTG	67302504
SP-LTH	67302505
SP-LTI	67302506
SP-LTK	67302507
SP-LTL	77302905
SP-LTM	87304406
SP-LTO	67302801
SP-LTP	67302802
SP-LTR	07306006
SP-LTT	97305701

Ilyushin Il-18D

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SP-LSI	186008905

Ilyshin Il-18E

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SP-LSF	185008601
SP-LSG	185008603

Ilyushin Il-18V

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SP-LSA	180002403
SP-LSB	180002404
SP-LSC	181002805
SP-LSD	184007102
SP-LSE	180002504
SP-LSH	185008701

Ilyushin Il-62M

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
SP-LBA	2932526	Juliusz Sowacki
SP-LBB	1034152	Jgnacy Paderewski
SP-LBC	3036253	Joseph Conrad-Korzeniowski
SP-LBD	1138234	
SP-LBE	1138546	
SP-LBF	2343554	

Ilyushin Il-86

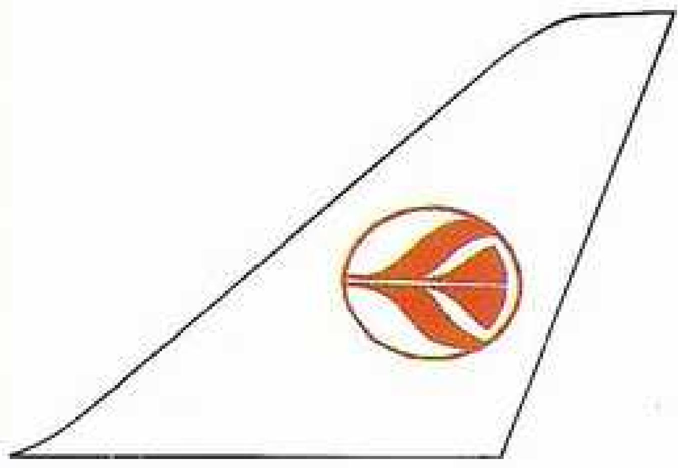
Bajo pedido

un ejemplar

Tupolev Tu-134A

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SP-LHA	1808
SP-LHB	1809
SP-LHC	1810
SP-LHD	48400
SP-LHE	48405
SP-LHF	2005
SP-LHG	2008

Flota suministrada por Editions JP



Air Algérie

En 1947 tuvo lugar en Argelia la fundación de la empresa *charter* privada Compagnie Générale de Transports Aériens. Durante los seis años siguientes, se establecieron los servicios sobre una base más regular y se desarrollaron hasta que, el 22 de mayo de 1953, la C.G.T.A. se hizo con el control de la aerolínea francesa Compagnie Air Transport para constituir la actual Air Algérie.

En el curso de la primera mitad de los cincuenta, esta compañía utilizó aviones Sud-Ouest S0.30 Bretagne (nueve), Douglas DC-3 y Douglas DC-4 (el primero fue entregado en enero de 1954 con la matrícula F-BELD). Con estos tres modelos se voló a Palma, Ginebra y a varias ciudades francesas, además de a los destinos interiores. A partir de finales de 1955 se emplaron dos Lockheed L-749A Constellation para cubrir servicios a París, inicialmente en concepto de alquiler de Air France. Más tarde, los Constellation cubrieron también la ruta de Ginebra.

El 13 de marzo de 1958 Air Algérie encargó tres Sud Caravelle 1 para remplazar a los Douglas DC-4 y Constellation. El primero de ellos, matriculado F-OBNG, fue entregado el 26 de diciembre de 1959; los servicios regulares con el Caravelle se iniciaron el 12 de enero de 1960 entre Argel y París, y las rutas de París a Orán y Bône se añadieron a la red el 7 de marzo de ese mismo año.

El 21 de junio de 1968 se adquirieron de Lufthansa cuatro Convair 440 para mejorar la red de cobertura doméstica de la compañía. Estos aparatos fueron posteriormente convertidos mediante la instalación de motores turbohélice Rolls-Royce Dart. El primero de estos aviones, matriculado 7T-VAH, fue servido a Air Algérie el 9 de octubre de ese año, seguido por los tres restantes al cabo de poco tiempo. El 14 de octubre de 1970 se adquirieron de Allegheny Airlines cuatro Nord 262, a los que se sumó un quinto aparato el 23 de marzo de 1971. El 12 de febrero de ese año había llegado el primer Boeing 727-2D6 (con matrícula 7T-VEA), y el 17 de diciembre hizo lo propio el primer Boeing 737-2D6, al que se matriculó 7T-VEC. Estos dos modelos de Boeing relegaron a los Caravelle a la red doméstica, de la que fueron retirados el 12 de junio de 1976; su último vuelo había sido de Ouargla a Argel. En 1972, el gobierno argelino se hizo con las riendas de la compañía.

El primer empleo de un avión de fuselaje ancho por parte de Air Algérie tuvo lugar el 25 de noviembre de 1974, por medio de un Airbus A300 alquilado de Trans-European Airways. Desde entonces, se han alquilado varios Boeing 747, de los que el primero (matriculado N748WR) lo fue de World Airways el 1 de noviembre de 1977. Más recientemente, dos A300, matriculados D-AIBA y D-AIBB) fueron alquilados de Lufthansa en marzo de 1981. Los transportes de mercancías mejoraron en marzo de 1981 con la recepción de tres Lockheed L-100-30, remplazando a sendos L-100-20 alquilados.



La flota de Air Algérie está básicamente dotada con aviones Boeing, como este 737-2D6 Advanced. Este tipo cubre casi exclusivamente la red interior, pero en la foto aparece en el aeropuerto de Zürich (foto Austin J. Brown).

Flota actual de Air Algérie

Airbus A300B4-2C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
D-AIBA	053
D-AIBB	057

Boeing 727-2D6

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
7T-VEA	20472	Tassili
7T-VEB	20473	Hoggar
7T-VEH	20955	Lalla Khedidja
7T-VEI	21053	Djebel Amour
7T-VEM	21053	Mont du Ksall
7T-VEP	21210	Mont du Tessala
7T-VET	22372	Georges de Rhumel
7T-VEU	22373	
7T-VEV	22374	
7T-VEW	22375	
7T-VEX	22765	

Boeing 737-2D6

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
7T-VEF	20759	Saoura
7T-VEG	20884	Monts des Ouleds Neils
7T-VEJ	21063	Chrea
7T-VEK	21064	Edough
7T-VEL	21065	Afadou
7T-VEN	21211	La Soummam
7T-VEO	21212	Le Titteri
7T-VEQ	21285	Le Zaccar
7T-VER	21286	Le Souf
7T-VEY	22766	Rhoufi

Boeing 737-2D6C

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
7T-VED	20650	Atlas Saharien
7T-VEE	20758	Oasis
7T-VES	21287	Le Tadmait

Boeing 737-2T4

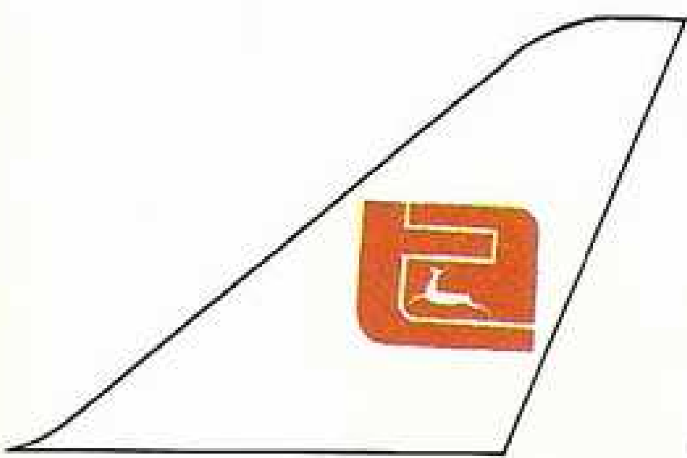
N.° Reg.	*N.° Constr.*
7T-VEZ	22700
7T-VJA	22800
7T-VJB	22801

Fokker F.27 Friendship

N.° Reg.	*N.° Constr.*
7T-VRL	10495
7T-VRM	10496
7T-VRQ	10526
7T-VRU	10494

Nota: Air Algérie utiliza también aviones Piper, Beech y Grumman para operaciones de taxi y agrícolas

Flota suministrada por Editions JP



Tunis Air

La Société Tunisienne de l'Air (Tunis Air) fue constituida en 1948 por el gobierno tunecino y Air France. Los vuelos regulares comenzaron en 1949 con cuatro Douglas DC-3, volando de Túnez a Argel y Córcega. La expansión de la compañía se produjo gradualmente, y en agosto de 1954 se alquiló de Air France un Douglas DC-4 para inaugurar un servicio a París. En la espera de recibir los primeros Caravelle, Tunis Air alquiló también de Air France dos Lockheed Constellation. El 31 de agosto de 1961 se recibió el primer Caravelle 3, matriculado TS-IKM. Este aparato fue el primer reactor de la compañía y el modelo permaneció en servicio hasta 1977. Por entonces, Tunis Air había adquirido cuatro Caravelle y alquilado un quinto. El Caravelle fue remplazado por el Boeing 727-2H3; el primer ejemplar, matriculado TS-JHN, sería recibido el 14 de febrero de 1972. El primer Boeing 737-2H3 se libró a la compañía el 22 de octubre de 1979, ostentando la matrícula TS-IOC. Este avión sustituía a un Boeing 737 de Maersk Air.

Actualmente, el otro modelo en el parque de la aerolínea es el Airbus A300B4-203 matriculado TS-IMA, que fue recibido el 28 de mayo de 1982; se espera que en un futuro inmediato se pueda adquirir otro ejemplar. Los servicios de carga y pasaje parten de cinco ciudades tunecinas hacia Oriente Medio, norte de África y Europa.

Flota actual de Tunis Air

Airbus Industrie A300B4-203

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TS-IMA	188	Amílcar

Boeing 727-2H3

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TS-KHN	20545	Carthago

Boeing 727-2H3 Advanced

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TS-JHO	20739	Jerba
TS-JHP	20822	Monastir
TS-JHQ	20948	Tozeur Nefta
TS-JHR	21179	Bizerta
TS-JHS	21234	Kairouan
TS-JHT*	21235	Sidi Bou Said
TS-JHU	21318	Hannibal
TS-JHV	21319	Jugurtha
TS-JHW	21320	Ibn Khaldoun

*alquilado a Sudan Airways

Boeing 737-2H3

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TS-IOC	21973	Salammbo
TS-IOE	22624	Zarzis
TS-IOF	22625	Sousse

Boeing 737-2H3C

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TS-IOD	21974	Bulla Regia

Flota suministrada por Editions JP



BWIA

El 27 de noviembre de 1939, el fundador de la compañía hondureña Transportes Aéreos Centroamericanos, un neozelandés llamado Lowell Yerex, constituyó la British West Indian Airways. Las primeras operaciones, efectuadas con un Lockheed L-18 Lodestar matriculado VP-TAE, se desarrollaron entre Puerto España (en Trinidad) y las Barbados, vía Tobago, y comenzaron el 26 de noviembre de 1940. El 11 de mayo de 1943, la compañía se convirtió en una sociedad limitada y BOAC, en nombre del gobierno británico, se hizo con parte de la propiedad. Durante la II Guerra Mundial se adquirieron más bimotores Lockheed; las rutas se expandieron, abarcando las islas Leeward y Windward en 1943, el trayecto de St Kitts a Kingston y de Puerto España a Kingston en 1944, y el de Puerto España a Georgetown el 6 de setiembre de ese mismo año.

A principios de 1947, el 28 % de la propiedad de la compañía ostentado por Lowell Yerex fue vendido al gobierno de Trinidad. Por entonces, British South American Airways ostentaba ya el 47 % de los intereses de la compañía y el 1 de octubre compró el resto por medio de su subsidiaria British International Airlines, denominación esta que fue temporalmente de la BWIA, hasta junio de 1948. El 30 de julio de 1949, BSAA se asoció con BOAC, que pasó a detentar el control de la empresa. Durante este período, el parque de la compañía comprendía aviones Lockheed Lodestar, Douglas DC-3 y Vickers Viking 1A. El primer ejemplar de este último tipo llegó a Trinidad en julio de 1948, con la matrícula VP-TAT y apropiadamente bautizado *Trinidad*.

En octubre de 1949, British Caribbean Airways fue absorbida por BWIA, y con ella sus rutas de Nassau a Miami y Palm Beach. En agosto de 1948, BSAA había adquirido Bahamas Airways, y a finales de 1952 transfirió los servicios internacionales de ésta a BWIA, convirtiendo a Bahamas Airways en una compañía doméstica.

BWIA fue la primera compañía caribeña que introdujo en su flota un avión comercial a turbohélice, el Viscount. Otro avión a turbohélice, el Bristol Britannia 312, fue empleado en régimen de alquiler para cubrir el primer servicio transatlántico de la compañía, que se inauguró el 29 de abril de 1960 entre Trinidad y Londres, vía las Barbados y Nueva York.

Los Viscount restantes fueron vendidos en 1965, cuando entró en servicio el primer avión propulsado a turborreacción de la compañía, el Boeing 727-78. El primer aparato de este modelo, matriculado 9Y-TC0, fue recibido el 21 de diciembre de 1964. Otros tipos a reacción comenzaron a incorporarse a partir de 1966, cuando, por ejemplo, el 15 de diciembre de ese año se recibió un Boeing 720-048 (9Y-TCS) alquilado. A continuación vinieron, en diciembre de 1968, los Boeing 727, de los que la compañía llegó a utilizar 13 aparatos; su primer servicio, en abril de 1974, tuvo Londres como punto de destino.

Los 727 fueron remplazados por Douglas DC-9-51, de los que el primero era alquilado de Finnair y se recibió el 24 de julio de 1976. Los Boeing 727 fueron finalmente retirados en favor de los Lockheed L-1011 TriStar, el primero de los cuales se sirvió el 28 de enero de 1980 con la matrícula 9Y-TGJ; actualmente este modelo es empleado en las rutas de largo alcance.



El primer Lockheed L-1011-385 TriStar fue recibido por BWIA poco después de formalizarse su fusión con Trinidad and Tobago Airways (foto BWIA).

El 1 de enero de 1980 se constituyó la Trinidad and Tobago (BWIA International) Airways mediante la fusión de BWIA con la otra compañía gubernamental, Trinidad and Tobago Air Services. Esta asociación ha permitido que se lleven a cabo vuelos regulares de pasaje y carga desde el aeropuerto de Piarco, en Puerto España, a 11 puntos en el Caribe, además de servicios a Miami, Nueva York, Toronto y Londres.

Flota actual de Trinidad and Tobago (BWIA International) Airways

Douglas DC-9-34CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Y-TFI	47752	Buccoo Reef

Douglas-DC-9-51

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Y-TFG	47742	—
9Y-TFH	47743	Janelle Penny Commissiong
9Y-TGC	47796	Maracas Bay
9Y-TGP	48122	Hasley Crawford

Hawker Siddeley HS.748.334 Series 2A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9Y-TFS	1756

Hawker Siddeley HS.748.335 Series 2A

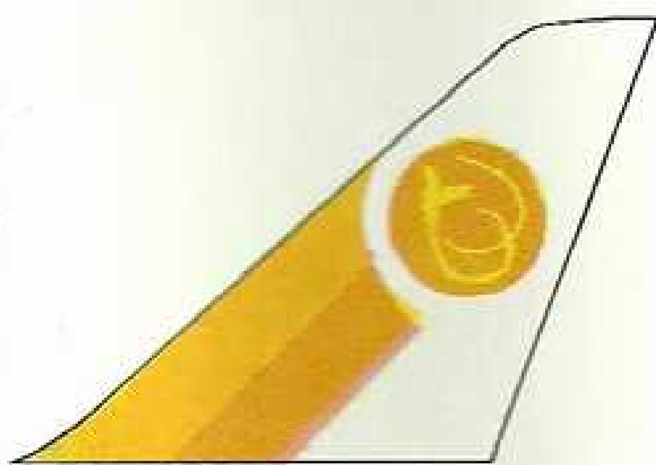
N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Y-TFX	1758	Michel Caprini
9Y-TGD	1759	

Hawker Siddeley HS.748.347 Series 2A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9Y-TGH	1766
9Y-TGI	1767

Lockheed L-1011-385 TriStar 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Y-TGJ	1179	Flamingo
9Y-TGN	1191	
9Y-THA	1222	
N310D	1233	



Air Jamaica

Air Jamaica fue constituida en octubre de 1968 por el gobierno jamaicano (con un 60 % de las acciones) y Air Canada (el resto). La compañía comenzó a operar el 1 de abril de 1969 por medio de dos Douglas DC-9-32 adquiridos a Air Canada (el 6Y-JGA el 7 de marzo y el 6Y-JGB el 23 del mismo mes) y un Douglas DC-8-61 matriculado 6Y-JGG y alquilado de Air Canada el 25 de marzo de ese año. Los DC-9 volaban a Miami y los DC-8 a Nueva York. Progresivamente se fueron incorporando otras rutas, y para hacer frente a la expansión de la red se encargaron cinco Boeing 727-2JO. El primero fue matriculado 6Y-JMA.

Durante este período se compraron otro siete DC-8 para las rutas internacionales. El 1 de abril de 1974, el primer servicio a Londres fue realizado por un Douglas DC-8. Esta ruta fue suspendida en abril de 1981 e instaurada de nuevo, con un Boeing 747-100 alquilado de Aer Lingus, en noviembre de 1982. La última innovación de la flota de la compañía tuvo lugar el 20 de febrero de 1983, cuando se recibieron dos Airbus A300B4-203 (6Y-JMJ y 6Y-JMK). El 27 de febrero tuvo lugar su primer servicio, volando el 6Y-JMK entre Kingston y Toronto.

En la actualidad se llevan a cabo vuelos regulares de pasaje y carga entre Kingston y Montego Bay y Nassau, Port au Prince, Grand Cayman, Miami, Nueva York, Filadelfia, Chicago, Toronto y San Juan, volándose también a Londres y Frankfurt.



El McDonnell Douglas DC-9 de la ilustración, utilizado en las rutas de corto alcance, fue sustituido por el Boeing 727 (foto Austin J. Brown).

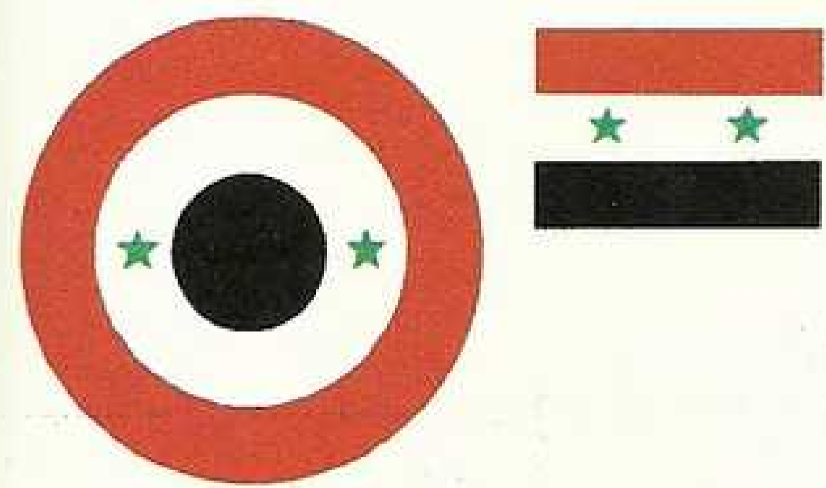
Flota actual de Air Jamaica

Airbus A300B4-203

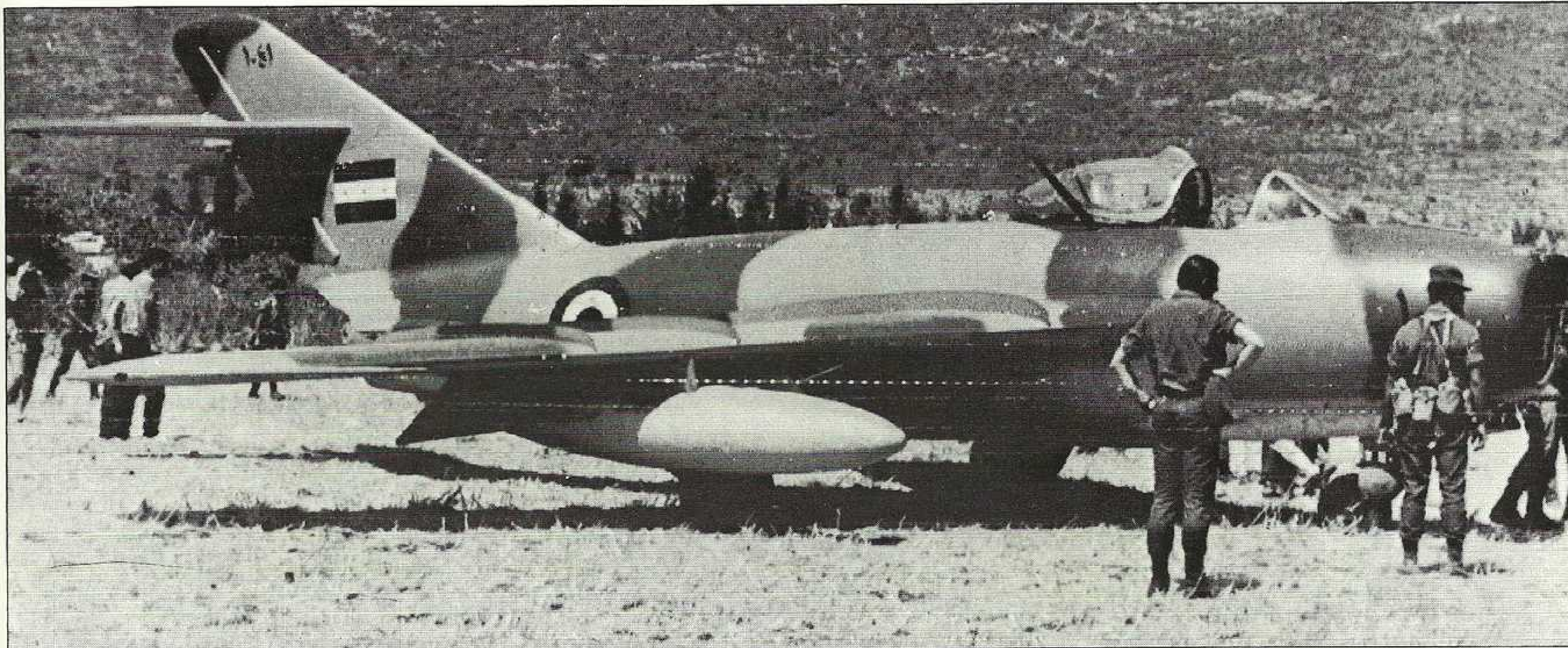
N.º Reg.	*N.º Constr.*
6Y-JMJ	127
6Y-JMK	131

Boeing 727-2JO Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*
6Y-JMA	21105
6Y-JMB	21106
6Y-JMC	21107
6Y-JMD	21108



Siria



Desde el acuerdo de paz egipcio-israelí de mediados del decenio de 1970, Siria ha permanecido como el estado árabe más belicoso en lo referente a la cuestión palestina y el único bastión importante de dicha causa en el Oriente Medio. Como mudo y permanente testimonio de la conflictividad con sus vecinos judíos, los Altos del Golán permanecen en manos israelíes desde el ataque por sorpresa de 1967.

El principal suministrador de armas de Siria es, naturalmente, la Unión Soviética. Los tres servicios armados sirios están equipados con material de dicha procedencia y gran parte del mismo es de fabricación y tecnología muy reciente, como los sistemas de misiles superficie-aire SA-5 y SA-8 y los aviones interceptadores y de reconocimiento Mikoyan-Gurevich MiG-25 «Foxbat». Fuentes occidentales informan de la presencia en tierras sirias de unos 8 000 consejeros militares soviéticos que, se afirma, operan los sistemas de armas más secretos, mientras que personal de la República Democrática Alemana y la República Popular de Corea y Libia contribuyen al entrenamiento y puesta a punto de las fuerzas armadas.

Entrenada y armada por los soviéticos, la Al Quwwat al Jawwiya al Arabiya as'Souriya (Fuerza Aérea Árabe Siria) posee un inventario de primera línea de más de 400 cazas y cazabombarderos MiG y Sukhoi. A pesar de volar en las más modernas versiones de estos aparatos, la aviación siria ha sido incapaz de evitar la consecución de la superioridad aérea por parte de sus enemigos, que cuentan sobre todo con mejor coordinación aerotáctica suministrada por aviones de alerta temprana y control Grumman Hawkeye. Las pérdidas parece que han sido muy elevadas en las confrontaciones sobre Líbano, aunque evidentemente no tan exageradas como ha pretendido (con gran éxito propagandístico) hacer creer la Heil Havir israelí. Los aviones destruidos o dañados han sido sustituidos uno a uno por la URSS según fuentes de los servicios de información occidentales.

La fuerza de caza está compuesta por 12 escuadrones de MiG-21 divididos en cuatro regimientos y complementados por seis escuadrones de MiG-23 de geometría variable, formados en dos regimientos. Siria cuenta además con interceptadores MiG-25 capaces de realizar la defensa aérea a alta cota para impedir los intentos de penetración del espacio aéreo propio por parte de aviones de reconocimiento israelíes. Según se insiste en Occidente, estos aviones y los MiG-25R son tripulados por aviadores soviéticos, lo que si en principio pareció lógico, su permanencia tan prolongada en un ambiente tan conflictivo y la supuesta incapacidad del personal sirio para hacerse cargo de tales aparatos hacen que hoy resulte difícilmente creíble.

Otros tipos de aviones de combate sirios incluyen los dos regimientos de ataque equipados con unos 100 Sukhoi Su-7 y Su-22 (predominantemente este último) y un regimiento dotado con MiG-17.

Un regimiento de transporte aéreo está formado por una mezcla de diversos tipos que incluyen Antonov An-12, An-24, An-26 e Ilyushin Il-76. La flota de transporte puede incrementarse en casos de emergencia con los aviones de las líneas aéreas nacionales Syrianair. Más de 130 helicópteros proporcionan capacidad de transporte, contracarro, asalto y antisubmarina. Numéricamente, el más importante es el tipo Mil Mi-8, apoyado por los artillados Mi-24 y los transportes pesados Mi-6. La capacidad ASW está asegurada por una docena de Kamov Ka-25, siendo Siria uno de los escasos países que utilizan este helicóptero.

Típico representante de los aviones soviéticos en servicio con las Fuerzas Aéreas de Siria, este MiG-17 F «Fresco» fue fotografiado en un campo próximo a la frontera con Israel.



Este SA 341 Gazelle capturado luce en su fuselaje las insignias sirias e israelíes (foto Associated Press).

Efectivos de la Fuerza Aérea Árabe Siria

Aviones de combate

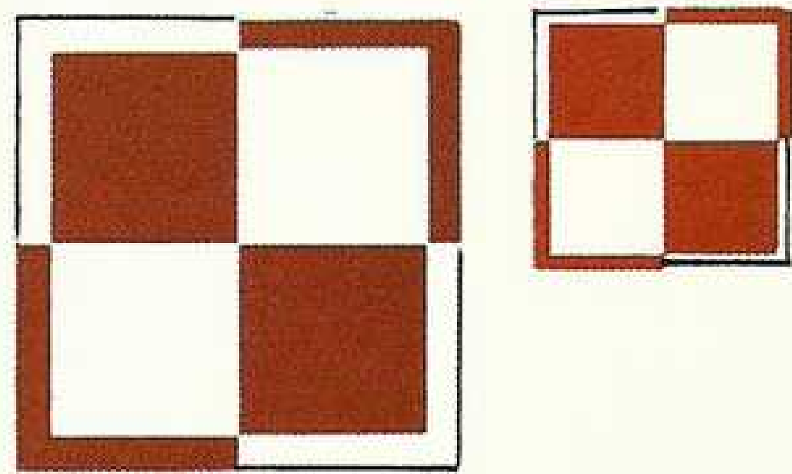
Aviones	*N.°*
MiG-25 «Foxbat»	30
MiG-23/27 «Flogger»	90
MiG-21 «Fishbed»	200+
MiG-17F «Fresco»	45
Sukhoi Su-7/22 «Fitter»	100

Transportes y usos generales

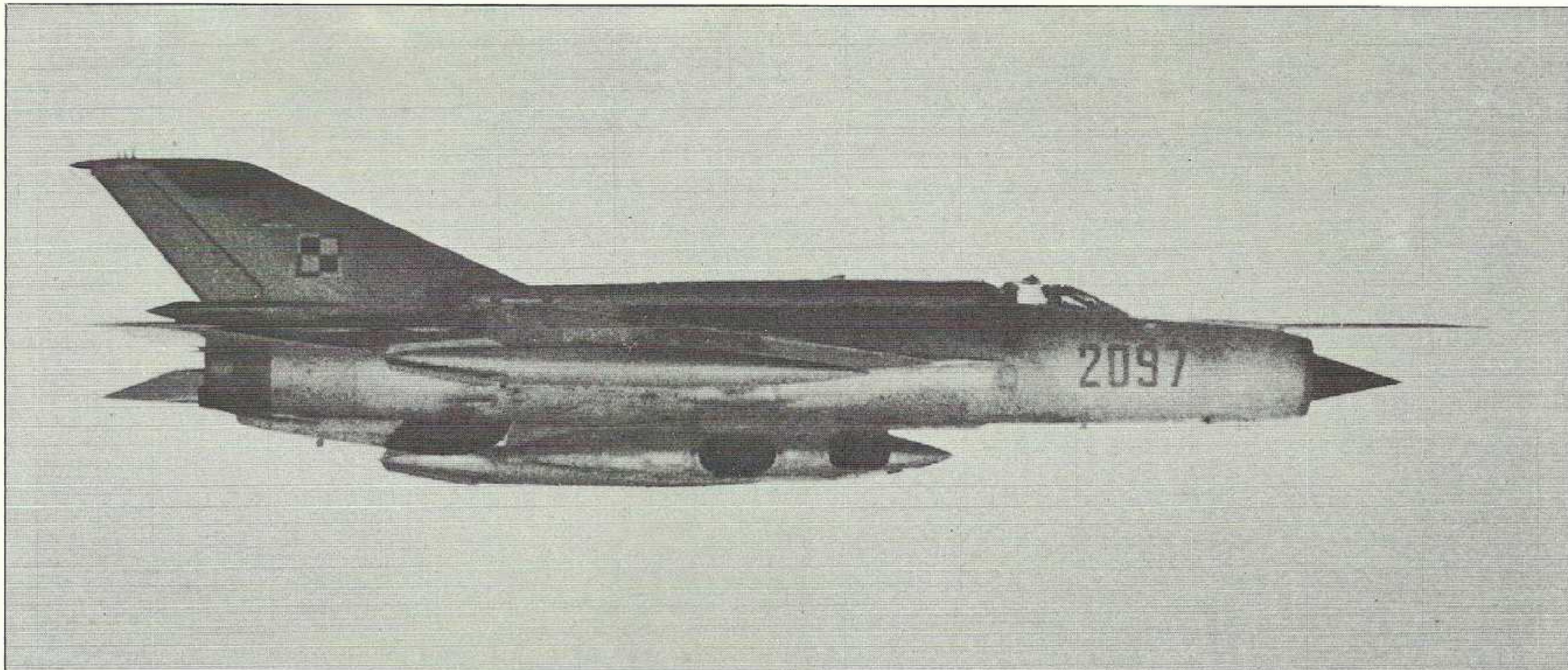
Aviones	*N.°*
Antonov An-12 «Cub»	6
Antonov An-24 «Coke»	2
Antonov An-26 «Curl»	4
Ilyushin Il-18 «Coot»	4
Ilyushin Il-76 «Candid»	4
Dassault-Breguet Falcon 20	2
Agusta-Bell AB.212	18
Aérospatiale SA 342L Gazelle	15
Kamov Ka-25 «Hormone»	12
Mil Mi-6 «Hook»	6
Mil Mi-8 «Hip»	50+
Mil Mi-24 «Hind»	25+

Entrenadores

Aviones	*N.°*
Aero L-39 Albatros	40
MBB/CASA Flamingo	48
Yakovlev Yak-18 «Max»	30+



Polonia



De todos los países que integran el Pacto de Varsovia, Polonia dispone, en términos de potencial, de la segunda fuerza aérea después de la soviética. Al igual que otras armas aéreas del Pacto, la Polskie Wojska Lotnicze es esencialmente una fuerza de ataque al suelo, equipada con alrededor de 1 000 aviones de procedencia soviética y destinados a desempeñar un papel táctico en apoyo del Ejército. Entrenada y armada por la URSS, la PWL conserva pocas de las tradiciones que sirvieron de marco para su alineación con las potencias aliadas durante la II Guerra Mundial, a cuyo lado combatieron para reconquistar la perdida soberanía nacional polaca.

Liberada por la URSS en 1944-45, Polonia se convirtió en un estado comunista y en un fiel aliado de la Unión Soviética. Basado en Polonia y con cuartel general en Legnica se halla el 37.° Ejército Aéreo soviético que, con 350 aviones, forma parte del Grupo Septentrional de las Fuerzas Soviéticas. En caso de una amenaza contra el Pacto, la PWL podría ser asignada a esta vasta organización aliada.

La PWL está estructurada al estilo soviético, con dos o tres escuadrones por regimiento; cada escuadrón está dotado con unos 15 aviones, si bien algunos regimientos de sólo dos escuadrones tienen asignados 20 aviones por unidad. Normalmente, uno de los escuadrones de un regimiento tiene encomendadas misiones de entrenamiento, de modo que por lo menos cuatro de sus aparatos son biplazas.

Se cree que la PWL opera desde unos 35 o 40 aeródromos militares en Polonia, de los que algunos son utilizados también por efectivos tácticos soviéticos. Además, existen numerosas pistas de dispersión y tramos rectos de carreteras dotados con instalaciones de control y apoyo.

La PWL ha sido la primera fuerza aérea del Pacto de Varsovia, después de la soviética, en recibir cazabombarderos de geometría variable Sukhoi Su-20 «Fitter-C», mejora importante sobre los Su-7 que poseía. La primera unidad convertida al Su-20 se constituyó a principios de los años setenta y en la actualidad existen tres regimientos dotados con este modelo. Como complemento se dispone de más de cien LiM-5, la versión producida bajo licencia en Polonia del Mikoyan-Gurevich MiG-17 en sustitución del obsoleto LiM-2, la versión polaca del MiG-15. La producción bajo licencia de aviones de combate de altas prestaciones ha sido desestimada por la URSS, de manera que los aviones de primera fila presentes en la PWL provienen directamente de las factorías soviéticas.

La defensa aérea es el papel que tienen encomendados más de 350 cazas MiG-21PF/MF/SMT «Fishbed», encuadrados en nueve regimientos que constituyen tres divisiones. Armados con misiles aire-aire «Atoll» y «Advanced Atoll», estos aviones pueden también desempeñar misiones de ataque, utilizando armas lanzables subalares y contenedores de cañones. Como complemento de la fuerza tripulada de interceptación existen unos 50 emplazamientos de misiles superficie-aire SA-2 y SA-3. La PWL dispone cada vez en mayor cantidad de los MiG-23 «Flogger» de geometría variable, que refuerzan a los MiG-21 existentes en sus misiones de defensa aérea. En las tareas de reconocimiento táctico, la PWL utiliza MiG-21RF y LiM-5 adaptados expresamente.

Las tareas de reconocimiento primario son desempeñadas por los MiG-21RF «Fishbed-H». Su equipo incluye un contenedor ventral de cámaras, sensores infrarrojos y contramedidas electrónicas.

En apoyo a las unidades de combate existe un regimiento de transporte dotado con unos 45 aviones, entre los que se hallan desde el voluminoso Antonov An-12 «Cub» al pequeño biplano An-2 «Colt». Una unidad gubernamental, estacionada en Warszawa-Okecie, está equipada con dos bireactores comerciales Tupolev Tu-134 «Crusty» y más de una docena de trirreactores Yakovlev Yak-40 «Codling».

La División Aeronaval forma parte de la PWL y está dotada con unos 80 aviones, entre LiM-5 y MiG-21. Los Mi-2 y Mi-8 son empleados en misiones de transporte y entrenamiento de tripulaciones navales.

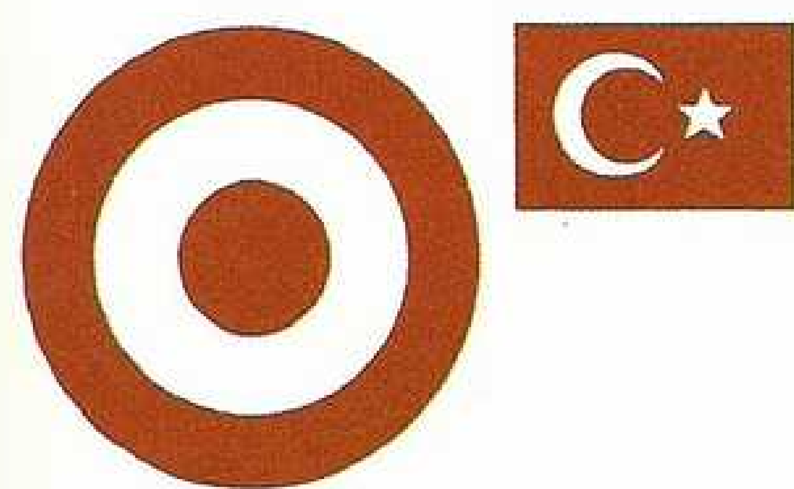
Aproximadamente unos 200 P.Z.L. Mielec TS-11 Iskra en cinco configuraciones son utilizados en las misiones de entrenamiento, tanto de ataque como de reconocimiento.



Material de vuelo de las Fuerzas Aéreas de Polonia

Aviones de combate	*N.°*
Mikoyan-Gurevich MiG-23 «Flogger»	60(?)
Mikoyan-Gurevich MiG-21 «Fishbed»	350+
Mikoyan-Gurevich MiG-21RF «Fishbed»	35
LiM-5 (MiG-17 «Fresco»)	100+
Sukhoi Su-20 «Fitter»	120+
Sukhoi Su-7 «Fitter»	160

Aviones de transporte y entrenamiento	*N.°*
Antonov An-12 «Cub»	20
Antonov An-26 «Curl»	12
Antonov An-2 «Colt»	9
Ilyushin Il-14 «Crate»	12
Tupolev Tu-134 «Crusty»	2
Yakovlev Yak-40 «Codling»	12
Mil Mi-2 «Hoplite»	100+
Mil Mi-8 «Hip»	30+
Mil Mi-24 «Hind»	30+
P.Z.L. TS-11 Iskra	200
P.Z.L. TS-8 Bies	?



Turquía

De una forma indirecta, la llegada del diminuto General Dynamics F-16 a los sectores central y septentrional de la OTAN ha supuesto un relanzamiento del potencial de combate de las Fuerzas Aéreas de Turquía, o Turk Hava Kuvvetleri. Curiosamente, ello no es como resultado de que ese bastión meridional de la Alianza esté también recibiendo el F-16 (de hecho, en ese sentido las THK han encargado 160 aparatos de ese modelo), si no que como, hasta la llegada del F-16, el Lockheed F-104G Starfighter ha constituido el principal potencial de interdicción del sector septentrional de la OTAN, los Starfighter dados de baja en favor del nuevo caza han pasado a engrosar las filas de las unidades que Turquía ya poseía dotadas con el modelo de Lockheed.

Durante muchos años, Turquía ha sido el destino final de muchos reactores de segunda mano. En los años sesenta, un número considerable de Convair F-102 Delta Dagger ex USAF fueron transferidos a Turquía y Grecia, mientras que más recientemente los North American F-100 Super Sabre daneses han sido integrados en las THK, de modo que Turquía es hoy el único usuario «europeo» de este modelo. Más de 100 Republic F-84 Thunderstreak están aún almacenados y podrían utilizarse en caso de emergencia.

Ciertamente, la OTAN ha demostrado desde siempre gran interés en que Turquía se mantenga fuerte militarmente. El control del Bósforo y del canal de los Dardanelos, que unen el mar Negro con el Mediterráneo, es un requisito previo para el Pacto de Varsovia en el supuesto de un conflicto Este-Oeste. En tal caso, la misión turca sería el bloqueo de las vías marítimas a la navegación soviética.

Las THK tienen cuatro tipos de aviones de combate en servicio de primera línea: los F-104 Starfighter, McDonnell Douglas F-4 Phantom, F-100 Super Sabre y Northrop F-5. Por lo menos 130 F-104G excedentes han sido entregados a Turquía por Bélgica, Dinamarca, Noruega y la RFA en los últimos años, a añadir a los 70F-104G y F-104S que las THK ya poseían. Los Phantom en servicio turco, consisten en 89 cazabombarderos F-4E y ocho RF-4E de reconomiento fotográfico. La mayoría son de primera mano, pero unos 15 han sido recientemente servidos de los excedentes de la USAF.

Unos cien F-100 están también disponibles, aunque la mayoría almacenados como equipo de emergencia en caso de guerra. Las misiones de ataque y reconocimiento están encomendadas a los escuadrones de F-5. Más de 80 de esos aviones ligeros de combate han sido adquiridos, y aunque se consideran aparatos de primera línea, su cometido básico es el entrenamiento. Está previsto que el modelo de Northrop y los F-100 sean remplazados por los 128 F-16C y 32 F-16D ya encargados, que se espera comenzar a recibir en 1986.

El Mando de Transporte Aéreo de las THK está basado en Etimesgut y comprende cuatro escuadrones (*filos*, en turco) equipados con siete cargueros Lockheed C-130E Hercules y 20 Transall C.160D, a los que hay que sumar 30 Douglas C-47 y 30 helicópteros Bell UH-1H empleados en misiones utilitarias y de apoyo. La tarea de búsqueda y rescate, desempeñada hasta hace poco por los Sikorsky UH-19, recae en 25 UH-1H, desplegados en ocho bases aéreas repartidas por toda la geografía turca.

El entrenamiento elemental corre a cargo de 20 Cessna T-41, con doce Beech T-34 y unos 30 Cessna T-37 destinados al nivel básico. Los alumnos realizan la conversión a bimotores en los Beech T-42, mientras que los futuros pilotos de los aviones a reacción se capacitan a bordo del Lockheed T-33, modelo del que las THK tienen unos 60 ejemplares, y de unos 30 Northrop T-38 antes de efectuar la conversión final en los biplazas de los modelos de primera línea.

Las THK están organizadas en dos fuerzas aéreas tácticas, la 1.ª FAT en Eskisehir y controlando cinco bases aéreas, y la 2.ª FAT en Diyarbakir y controlando tres bases. Cada aeródromo acoge a tres *filos*.

El Ejército turco tiene un componente aéreo previsto para el apoyo de las fuerzas de tierra y dotado con aviones de ala fija y helicópteros. Las Turk Hava Kuvvetleri utilizan unos 100 AB.205 para transporte de tropas, veinte AB.204 como aparatos de enlace y un número similar de AB.206 en tareas de observación; todos ellos han sido adquiridos a la firma italiana Agusta. En 1982-83, Hughes vendió 30 helicópteros ligeros Modelo 300C para tareas utilitarias y entrenamiento; además, está pendiente de entrega un pedido por 100 helicópteros contracarro. El principal candidato es el Hughes 500MD, pero la decisión está aún por tomar.

La Marina turca cuenta también con elemento aéreo, administrado por las THK. En Topel se halla estacionado un escuadrón de patrulla y antisubmarino dotado con ocho Grumman S-2A y doce S-2E Tracker. Como apoyo se cuenta con tres helicópteros de enlace AB.205 y seis antisubmarinos AB.212.



Durante muchos años receptoras de aviones de segunda mano, las Fuerzas Aéreas de Turquía utilizan cuatro escuadrones de McDonnell Douglas F-4E Phantom II nuevos de fábrica en misiones de ataque (foto Peter Foster).

Unidades de las THK

Fuerza Aérea Táctica

McDonnell Douglas F-4E Phantom

Unidad	*Base*
111, 112 Filo	Eskisehir
171,172, 173 Filo	Erhac

McDonnell Douglas RF-4E Phantom

Unidad	*Base*
113 Filo	Eskisehir

Lockheed F-104G/TF-104G Starfighter

Unidad	*Base*
141, 142 Filo	Murted
141 Filo	Bandirma
151 Filo	Merzifon
193 Filo	Balideshir

Lockheed/Aeritalia F-104S Starfighter

Unidad	*Base*
192 Filo	Balikeshir

North American F-100C/D/F Super Sabre

Unidad	*Base*
181, 182 Filo	Diyarbakir

Northrop F-5A/B y RF-5A

Unidad	*Base*
162 Filo	Bandirma
184 Filo	Diyarbakir
131, 132 Filo	Konya
Safak Flight	Merzifon

Mando de Transporte Aéreo

Lockheed C-130E Hercules

Unidad	*Base*
222 Filo	Erkilet

Transall C.160D

Unidad	*Base*
221 Filo	Erkilet

Douglas C-47

Unidad	*Base*
222 Filo	Erkilet
223, 224 Filo	Etimesgut

Beech 18

Unidad	*Base*
222 Filo	Erkilet
223, 224 Filo	Etimesgut

Vickers Viscount

Unidad	*Base*
224 Filo	Etimesgut

Bell UH-1H

Unidad	*Base*
224 Filo	Etimesgut

Mando de Entrenamiento

Lockheed T-33A

Unidad	*Base*
121, 124 Filo	Cigli

Northrop T-38A Talon

Unidad	*Base*
121 Filo	Cigli

Cessna T-37C

Unidad	*Base*
122 Filo	Cigli

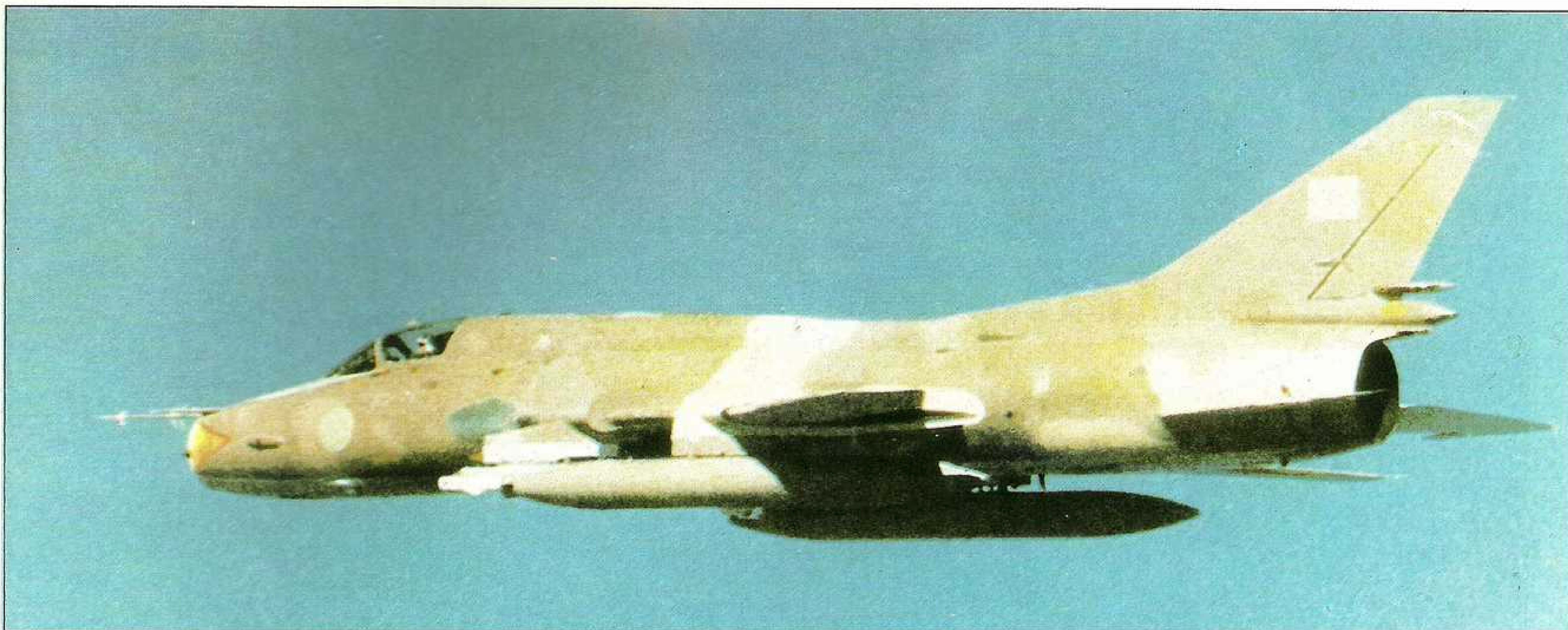
Beech T-34A Mentor

Unidad	*Base*
123 Filo	Gaziemir

Cessna T-41D

Unidad	*Base*
123 Filo	Gaziemir

Libia



Importante aliada de la Unión Soviética y catalogada como «nación problemática» por muchos gobiernos occidentales, la República Árabe de Libia se autodefine como *Jamahiriya* (estado de masas) árabe, popular y socialista, en el que el secretario general del Congreso General del Pueblo es el coronel Gaddafi. Indudablemente, Libia ha prosperado desde que Gaddafi depuso al rey Idris y abolió la vieja monarquía. El petróleo supone la principal fuente de ingresos del país y su comercialización ha permitido a Gaddafi la adquisición de grandes cantidades de material militar en diversas fuentes, en muchas ocasiones superando las necesidades defensivas del país. Una de las principales características de la política libia de compra de armas es el influjo de los aviones de procedencia francesa y soviética en las Fuerzas Aéreas de la República Árabe de Libia (FARAL); cabe suponer que las ventas de aparatos soviéticos van acompañadas de condiciones crediticias a largo plazo e intereses relativamente bajos.

La gran importancia que la URSS concede a sus relaciones con Libia queda reflejada por el hecho de que ésta se halle en muchas ocasiones encabezando la lista de países receptores de material militar soviético de primera fila, recibiendo a veces prioridad sobre los componentes del Pacto de Varsovia. Un ejemplo de ello es el helicóptero de asalto Mil Mi-23 «Hind», que apareció en las filas de las FARAL antes de que fuese suministrado a otros países del área socialista; el del Mikoyan-Gurevich MiG-23 «Flogger» ha sido un caso similar.

Libia adquirió en Francia a principios de los años setenta más de 100 aviones Dassault-Breguet Mirage 5. Los ejemplares todavía en servicio son utilizados en misiones de reconocimiento, interceptación y cazabombardeo desde varias bases, incluida una de las principales, la de El Adén. A finales del pasado decenio se adquirieron 38 Dassault-Breguet Mirage F.1, de los que aún permanecen en operación unos 30, armados con misiles aire-aire Magic; actualmente se espera la formalización de pedidos por más Mirage F.1.

El ataque a larga distancia está asignado a un escuadrón de bombarderos Tupolev Tu-22 «Blinder». Doce aparatos, tripulados con toda seguridad por personal soviético, llegaron a Libia en medio de un gran despliegue publicitario iniciado a raíz de que la US Navy los fotografiase mientras sobrevolaban el Mediterráneo. Desde su base de Okba Ben Nafi, los «Blinder» de las FARAL han llevado a cabo incursiones contra fuerzas opositoras en Chad, siendo uno de ellos derribado, y en apoyo en su día de Idi Amín, resultando otro aparato abatido, esta vez por las fuerzas de Tanzania. En la actualidad, sin embargo, los diez Tu-22 restantes prácticamente no se utilizan en el marco de las operaciones libias en Chad.

Si bien el elemento de élite de las FARAL está constituido sin duda por los 58 MiG-25 «Foxbat» estacionados en la base área de Okba Ben Nafi, su auténtica espina dorsal son unos 100 Sukhoi Su-22 «Fitter», en torno a los 160 MiG-23 «Flogger» y 90 MiG-21 «Fishbed». Casi todos ellos han sido suministrados durante los últimos cinco años, pero no todos estos aparatos se hallan en operación, pues Libia sigue la política de conservar gran número de material en reserva por si fuese necesaria una movilización masiva. En la actualidad se está desarrollando un amplio y costoso programa de entrenamiento continuado de personal libio, programa en el que participan paquistaníes, norcoreanos y soviéticos, que también pilotan y cooperan en el entretenimiento de los aviones.

La flota de aviones de transporte se encuentra todavía a un nivel de desarrollo inferior a la de tipos de combate. Las FARAL utilizan siete tetramotores Lockheed C-130H Hercules, basados en Bengasi; otros ocho ejemplares, encargados y ya pagados, fueron embargados por el gobierno estadounidense en 1973. Una buena solución de compromiso es el escuadrón constituido por 20 Aeritalia G222, de adquisición relativamente reciente. Estos aparatos constituyen el único medio de transporte táctico de corto alcance. Para llenar parte de la ausencia de aparatos de transporte lejano se han adquirido en la Unión Soviética seis Ilyushin Il-76. Se espera que, en breve, concluyan las entregas de los Antonov An-26 solicitados, de los que por lo menos dos están ya en servicio.

Los aspirantes a pilotos comienzan su instrucción de vuelo a bordo de los aparatos italianos SIAI-Marchetti SF.260 en la academia de las FARAL de Zawiz, inaugurada en 1975. Se ha adquirido una cifra total de 240 de esos aviones en un intento por establecer una consistente formación básica sin tener que recurrir al envío de los alumnos a Gran Bretaña u otros países occidentales. Tras el curso inicial, los candidatos pasan al entrenador a reacción yugoslavo Soko Galeb, al que sigue la instrucción avanzada en el tipo checo Aero L-39 Albatros, basado también en Zawia. La conversión a los modelos avanzados a reacción se lleva a término en las versiones biplazas de los aparatos de combate, principalmente en los Mirage F.1BD, Mirage 5DD, MiG-21U, MiG-23U y MiG-25U.

Fotografiado desde un interceptador de la US Navy, este Sukhoi Su-20 «Fitter-H» de las FARAL lleva misiles infrarrojos AA-2 «Atoll» en sus soportes internos (foto US Navy).

Efectivos de vuelo de las FARAL

Aviones de combate	*N.º*
Tupolev Tu-22 'Blinder'	10
Mikoyan-Gurevich MiG-25 'Foxbat'	58
MiG-23MF 'Flogger'	143
MiG-23BM 'Flogger'	18
MiG-21 'Fishbed'	94
Sukhoi Su-22 'Fitter'	100
Dassault-Breguet Mirage F.1AD	16
Mirage F.1ED	16 + 26 bajo pedido
Mirage F.1BD	6 + 6 bajo pedido
Mirage 5D/DE/DD/DR	50
Aviones de transporte	
Lockheed C-130H Hercules	7
Aeritalia G222	20
Ilyushin Il-76T/M 'Candid'	6
Antonov An-26 'Curl'	2 +
Dassault-Breguet Falcon 20	2
Lockheed JetStar	2
Meridionali/Boeing CH-47C Chinook	19 + 20 bajo pedido
Aérospatiale SA.321M/GM Super Frelon	9
Aérospatiale SA.316 Alouette III	10
Mil Mi-2 'Hoplite'	30 +
Mil Mi-8 'Hip'	12
Mil Mi-14 'Haze'	10
Mil Mi-24 'Hind'	25
Agusta-Bell AB.212	2
Agusta-Sikorsky AS-61A-4	1
Escuela	
SIAI-Marchetti SF.269WL	240
SOKO Galeb	50
Aerol L-39ZO Albatros	30 +

Efectivos del Ejército

Aérospatiale SA.342 Gazelle	40
Agusta A.109 Hirundo	pocos
Agusta-Bell AB.206	5



JAT



Entre los aviones occidentales utilizados por JAT se encuentra este Boeing 727-2H9 matriculado YU-AKG, que ha sido fotografiado en plena aproximación al aeropuerto londinense de Heathrow (foto Austin J. Brown).

El 1 de abril de 1947, un Douglas DC-3 matriculado YU-ABG llevó a cabo el primer servicio de la compañía JAT. Los orígenes de esta aerolínea se remontan a noviembre de 1945, cuando el ala de transporte de las Fuerzas Aéreas de Yugoslavia inició servicios de pasaje con aviones Junkers Ju 52/3m. Más tarde, en 1947 los gobiernos soviético y yugoslavo constituyeron la Jugoslavensksa Sovjet Transport Aviacija (JUSTA). Esta aerolínea operó vuelos domésticos e internacionales con aparatos Lisunov LI-2. En 1948, Yugoslavia rompió sus vínculos con la URSS, JUSTA y JAT suspendieron sus operaciones y sólo la segunda las remprendió, a finales de ese año.

Para mejorar su parque se adquirieron tres Convair CV-340, de los que el primero, matriculado YU-ADA, fue recibido el 25 de marzo de 1954. Con este nuevo tipo, la compañía amplió su servicio de Frankfurt hasta Londres. En 1957 entraron en servicio seis Ilyushin Il-14M para complementar a los Convair y DC-3; por entonces, JAT utilizaba 22 aparatos, de los que 13 eran DC-3.

Para ampliar la red regular y los servicios *charter* se adquirieron dos Douglas DC-6B, el primero de los cuales se recibió el 24 de noviembre de 1957 con la matrícula YU-AFA y el segundo al cabo de tres días. Este segundo avión era, además, el último DC-6 salido de las cadenas de montaje.

En febrero de 1962 se encargaron tres Sud-Aviation Caravelle VIN para sustituir a los Convair y DC-6B en las rutas de la compañía a Atenas, Frankfurt, Londres, París y Roma. El primer Caravelle (matriculado YU-AHA y bautizado *Dubrovnik*) fue entregado el 11 de enero de 1963. Con este nuevo reactor, la compañía tuvo que buscar nuevos servicios para aprovechar la superior capacidad ofrecida por el avión. A tal fin se inauguraron las rutas a Copenhague y Varsovia, y en 1965 la segunda fue ampliada hasta Moscú.

En previsión de futuras expansiones, JAT consideró la adquisición del Boeing 737 o del Douglas DC-9-30 como remplazo del Caravelle, y finalmente eligió al segundo. En 1969 entró en servicio un aparato de ese tipo, alquilado de Alitalia. Con la recepción de sus propios aviones en 1970, JAT pudo relegar a los Caravelle a los servicios domésticos, lo que permitió, además, dar definitivamente de baja a los últimos Convair y DC-3. El 24 de mayo de ese mismo año, la compañía recibió (en alquiler) su primer Boeing 707-321, matriculado YU-AGA. Este aparato sirvió en principio vuelos *charter* a Belgrado y Londres, pero más tarde fue dedicado a los más rentables de Estados Unidos y Australia. Actualmente, en algunos servicios domésticos se emplean tres Cessna 402B; su operadora es Avio Taxi, una división de JAT formada a principios de los setenta. Para mejorar la expansión del sector turístico yugoslavo, JAT encargó seis Boeing 727-2H9, de los que el primero (YU-AKA) se recibió el 7 de junio de 1974. Hoy día, JAT posee nueve aparatos de este tipo, utilizados junto a los DC-9 en la red de corto alcance. En las rutas de largo alcance se emplean cuatro Boeing 707 y dos McDonnell Douglas DC-10-30; el primer DC-10 fue recibido el 8 de diciembre de 1978 y matriculado YU-AMA.

Actualmente, JAT y Avio Taxi realizan servicios de pasaje y carga a 16 destinos de la red interior y a unas 40 ciudades repartidas por Europa, norte de África, Oriente Medio y América del Norte. La división *charter*, Air Jugoslavia, alquila aviones de las compañías hermanas cuando es necesario. Una división agrícola utiliza varios tipos de aparatos, principalmente Ag-Cat, Z.37 Cmelak y Antonov An-2.

La flota de aviones McDonnell Douglas DC-9-32 de JAT es básicamente utilizada en las rutas que cubren el continente europeo y en la red doméstica yugoslava (foto Austin J. Brown).



Flota actual de JAT

Boeing 707-340C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YU-AGE	19284
YU-AGG	19285

Boeing 707-351C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YU-AGI	19210
YU-AGJ	19411

Boeing 727-2H9

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YU-AKA	20930
YU-AKB	20931
YU-AKE	21037
YU-AKF	21038
YU-AKG	21039
YU-AKI	22393
YU-AKJ	22394
YU-AKK	22665
YU-AKL	22666

Cessna 402B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YU-BII	402B-0352
YU-BIJ	402B-0327
YU-BIX	402B-0593

(utilizados por Avio Taxi)

McDonnell Douglas DC-9-32

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
YU-AHL	47425	Tivat
YU-AHM	47469	
YU-AHN	47470	
YU-AHO	47472	
YU-AHP	47473	
YU-AHU	47532	
YU-AHV	47460	
YU-AJH	47562	
YU-AJI	47563	
YU-AJJ	47567	
YU-AJK	47568	
YU-AJL	47571	
YU-AJM	47582	

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
YU-AMA	46981	Nikola Tesla
YU-AMB	46988	Edvard Rusijan

Flota suministrada por Editions JP



LAN Chile



Fotografiado en Miami, el único Boeing 737-2A1 Advanced de LAN Chile muestra la nueva librea adoptada para los aviones de la compañía (foto John Roach/ALP).

El 5 de marzo de 1928 se constituía la Línea Aeropostal Santiago-Arica, cuyo parque de vuelo estuvo compuesto inicialmente por ocho de Havilland D.H.60 Gipsy Moth, a los que se unirían en 1930 dos Ford Tri-Motor. Esta compañía estuvo controlada por la Fuerza Aérea de Chile hasta 1932, en que fue adoptada por el gobierno y comenzó a utilizar el nombre actual.

A principios de los años treinta, la flota se enriqueció con dos Curtiss Condor, seis Potez 56 y algunos monoplanos Fairchild. Cuando la compañía inauguró sus operaciones, sus únicas rutas cubrían las regiones situadas al norte de Santiago extendiéndose hasta Arica, a unos 1 450 km. Los servicios a las difíciles regiones meridionales comenzaron a cubrirse en la segunda mitad del decenio de los treinta, en principio de forma irregular. En 1938 la cobertura meridional mejoró gracias a la recepción de dos Junkers Ju 86. En 1941 se adquirieron seis Lockheed L-10A Electra, a los que siguieron en 1946 los Lodestar.

El 13 de noviembre de 1947, la flota de LAN Chile se amplió con la recepción del primer Martin 2-0-2, matriculado CC-CLR. La dotación de aviones destinados a la red doméstica dio un importante paso adelante a finales de marzo de 1950, en que se recibieron dos de los doce de Havilland D.H.104 Dove 1, con las matrículas CC-CAA y CC-CAB. Con la puesta en servicio de los nuevos aviones pudieron abrirse nuevas rutas hacia las zonas del sur del país. A principios de 1955 se recibieron tres Douglas DC-6B. El primero de ellos, matriculado CC-CLD, llegó a Santiago el 29 de enero de 1955, y las rutas internacionales se prolongaron en 1956 hasta alcanzar Lima (Perú) y Guayaquil (Ecuador), ampliándose hasta Miami en agosto de 1958.

En julio de 1963 se pasó un pedido por tres Sud-Aviation SE 210 Caravelle VIR, con destino a las rutas internacionales de menor alcance. El primero de ellos (el CC-CCO) fue entregado el 6 de marzo de 1964 y entró en servicio en abril de ese mismo año; los otros dos reactores se recibirían durante esa misma primavera. Para la cobertura de los vuelos de la compañía a Nueva York, el 5 de abril de 1967 se adquirió de Lufthansa un Boeing 707-330B (CC-CEA); en fecha posterior, con ese mismo aparato se inauguraron los primeros servicios a Europa.

Para su despliegue en las rutas de pasaje de baja densidad, se encargaron nueve Hawker Siddeley HS 748, de los que el primero (matriculado CC-CEC) se recibió el 13 de julio de 1967. LAN Chile remplazó sus Caravelle en las principales rutas domésticas e internacionales por el Boeing 727-116, modelo del que los dos primeros ejemplares (matriculados CC-CAG y CC-CAQ) se entregaron el 6 y el 7 de febrero de 1968, respectivamente.

Para sustituir a los Boeing 727 se adquirieron dos Boeing 737; el primero, matriculado CC-CHJ, fue recibido el 22 de octubre de 1980, seguido por la versión mixta de carga y pasaje el 6 de marzo de 1981.

En diciembre de 1980 se optimizaron los servicios internacionales con la recepción del primer avión de fuselaje ancho, un McDonnell Douglas DC-10-30, alquilado de Laker Airways; en junio de 1982 se formalizaría la adquisición de dos DC-10 a la aerolínea Air New Zealand. En la actualidad, LAN Chile realiza vuelos de carga y pasaje a destinos domésticos y a siete puntos en América del Sur, además de a Miami, Nueva York, Madrid, París, Frankfurt, Papeete (en Tahití) y Nandi (en las Fidji).

Presente todavía en la reducida flota de LAN Chile, este Boeing 707-330B (CC-CCG) es utilizado en las rutas de largo alcance, principalmente con destino a Europa y Nueva York (foto John Roach/ALPS).



Flota actual de LAN Chile

Boeing 707-321B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CEI	20021	Valle Azapa
CC-CEK	19374	Toconao

Boeing 707-330B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CCG	18462	Renaca
CC-CEA	18926	Volcan Llaima

Boeing 707-385C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CEB	19000	Lago Ranco

Boeing 737-2A1 Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CHJ	22602	Arica

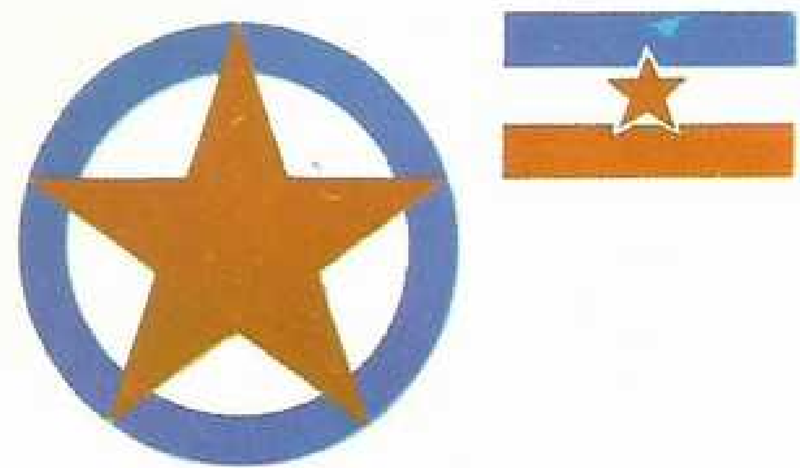
Boeing 737-2S2C Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CHU	21927	Magallanes

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CJS	46954	Santiago
CC-CJT	46950	Valparaíso

Flota suministrada por Editions JP



Yugoslavia



Limitando al este con Hungría, Bulgaria y Rumania, miembros del Pacto de Varsovia, y al sur y al oeste con Italia y Grecia, pertenecientes a la OTAN, Yugoslavia es un país socialista no alineado desde 1948. Bajo la égida del mariscal Josip Broz, más conocido como Tito, Yugoslavia consiguió mantener una política socialista desligada ideológicamente de Moscú, y tras la muerte de Tito en mayo de 1980, el actual gobierno continúa manteniendo la estabilidad del país al tiempo que comercia con el Este y el Oeste.

Las fuerzas armadas de Yugoslavia utilizan una proporción considerable de material de procedencia soviética. El Ejército yugoslavo está estructurado de forma muy similar al de la URSS, tanto en armamento como en organización de unidades y normas operativas. Las fuerzas aéreas (Jugoslovensko Ratno Vazduhoplovstvo, o JRV) emplean también aviones soviéticos en los cometidos de defensa de primera línea: unos 130 Mikoyan-Gurevich MiG-21PF/M/bis, supervivientes de los casi 200 recibidos en su día.

Doce escuadrones están asignados a las misiones de interdicción, y en la actualidad están siendo puestos en servicio los primeros de los 200 aviones ligeros de interdicción Soko Orao (Águila) previstos. Bastante parecido al SEPECAT Jaguar franco-británico, el Orao ha sido desarrollado conjuntamente por Yugoslavia y Rumania, está propulsado por dos motores Rolls-Royce Viper y previsto para remplazar al Soko Krakuj (25 aparatos en servicio) y al monoplaza Soko Jastreb (150 operacionales), ambos de diseño y producción autóctona. En proceso de desarrollo se encuentra un derivado de reconocimiento del Orao.

Los intentos yugoslavos de no alineación se reflejan en la adquisición de aviones occidentales cuando sus suministradores del Este no podían satisfacer sus necesidades. Los North American F-86 y Republic F-84 Thunderjet vendidos por Estados Unidos en los años cincuenta han sido ya retirados, pero las unidades yugoslavas de helicópteros y transporte están parcialmente equipadas con aparatos de procedencia estadounidense, francesa, canadiense y suiza.

Dos escuadrones de transporte, en Belgrado y Zagreb, utilizan 12 transportes pesados soviéticos Antonov An-12, diez Antonov An-26, diez Ilyushin Il-14 y dos Douglas DC-6, mientras que una unidad VIP/diplomática basada en Belgrado emplea una mezcla de tipos: dos Boeing 727, dos Learjet 25B, dos Dassault-Breguet Falcon 50 y seix Yakovlev Yak-40. Otros aparatos inclasificables son los cuatro aviones contraincendios Canadair CL-215 y los nueve utilitarios Pilatus PC-6 Turbo-Porter.

La fuerza de helicópteros de las JRV es comparativamente mayor a la de ala fija. El Aérospatiale SA 341H Gazelle ha sido producido bajo licencia tanto para cometidos civiles como militares, y se sabe que las JRV han recibido 152 Gazelle para enlace y misiones contracarro. Para el segundo cometido, están armados con misiles infrarrojos «Sagger» y «Grail». Veinte Mil Mi-4 de origen soviético han sido superados por al menos 30 (otras fuentes hablan de 75) Mil Mi-8 en el papel de asalto y transporte de tropas. Entre otros tipos se cuentan 15 Aérospatiale Alouette III, dos Agusta A 109, cinco Westland Whirlwind y dos Agusta Bell AB.212.

El entrenamiento de vuelo recae en los biplazas Soko Galeb de Mostar y Pula, y en los Lockheed T-33A y MiG-15UTI de Skopje y Titograd. Un recién llegado a las unidades de escuela es el Super Galeb, que en líneas generales se parece al BAe Hawk y cuenta con capacidad secundaria de ataque.

Yugoslavia tiene también una reducida arma aeronaval, desplegada en las costas del Adriático.

Seis Yakovlev Yak-40 son utilizados por una de las dos unidades de transporte VIP desde Belgrado y Zagreb.

Unidades de vuelo de las JRV

Mikoyan MiG-21PG/M/bis

Unidad	*Base*
—	Zagreb, Pula, Skopje

Soko/CNIAR Orao/Soko Kraguj/Jastreb

Unidad	*Base*
—	Zadar

Antonov An-12/An-26/Ilyushin Il-14/Douglas DC-6

Unidad	*Base*
—	Belgrado, Zagreb

Boeing 727/Learjet 25B/Dassault Falcon 50/Yakovlev Yak-40

Unidad	*Base*
—	Belgrado

Canadair CL-215/Pilatus PC-6 Turbo Porter

Unidad	*Base*
—	—

Aérospatiale SA 341H Gazelle/Alouette III/Mil Mi-4/Mi-8/Agusta AB.212/AB. 205/109

Unidad	*Base*
—	—

Soko G-2 Galeb/Lockheed T-33A/MIG-15UTI/Super Galeb

Unidad	*Base*
—	Mostar, Pula, Niksic, Titograd, Batajnica, Skopje



El Soko G-4 Super Galeb, diseñado para entrenamiento y ataque ligero, remplazará a los Lockheed T-33 y Soko G-2A Galeb en las unidades de las Fuerzas Aéreas de Yugoslavia (foto Austin J. Brown).



El Al



Los dos aviones Boeing 737-258 Advanced con que cuenta El Al son empleados en las rutas europeas y de Oriente Medio (foto John Roach/ALPS).

En la fecha de su fundación, el 11 de noviembre de 1948, la flota de El Al estaba integrada por un Douglas DC-4 y dos Curtiss C-46 Commando transferidos del antecesor de esta compañía, el Mando de Transporte Aéreo israelita (LATA). El Al se constituyó inicialmente para remplazar a la aerolínea doméstica Aviron y llevar a cabo los servicios de los que no podían ocuparse las Fuerzas Aéreas de Israel.

En junio de 1950 se adquirieron tres Lockheed L-049 Constellation (matriculados 4X-AKA y 4X-AKC); estos aparatos llegaron a Tel Aviv a principios de mayo de 1951 y poco después, el 16 de ese mes, entraron en servicio entre Israel y Nueva York, con escalas en Atenas (o Roma) y Londres. Además de los vuelos regulares a EE UU y Europa, el 1 de octubre de 1953 se inauguró un servicio a Sudáfrica; durante un breve período entre 1955 y 1956, se emplearon aviones DC-6B alquilados en las operaciones de Johannesburgo. El único avión a turbohélice usado por El Al ha sido el Bristol Britannia 313; el primero de ellos (matriculado 4X-AGA) se recibió el 12 de setiembre de 1957 y el segundo Britannia (el 4X-AGB) entró en servicio el 22 de diciembre de 1957 en la ruta a Nueva York.

En diciembre de 1960 tuvo lugar otra modernización de la compañía, cuando se alquiló de VARIG un Boeing 707-441 (PP-VJB) para vuelos a través del Atlántico. El primer Boeing 707-458 propiedad de la compañía (el 4X-ATA) le fue entregado el 22 de abril de 1961. A finales de 1961 habían sido retirados todos los Constellation, quedando El Al equipada con los Britannia y Boeing 707. El Britannia se utilizó hasta mediados de los años sesenta, momento desde el que (hasta 1971) la compañía voló solamente con Boeing 707 y Boeing 720. El 26 de mayo de 1971, se entregó a El Al el que sería su primer aparato de fuselaje ancho, un Boeing 747-258B (matriculado 4X-AXA). El nuevo Boeing 767-258 (el primero, matriculado 4X-EAA, fue servido el 12 de julio de 1983) opera en las rutas de capacidad media. Para la red europea y del Oriente Medio se dispone de dos Boeing 737-258, los matriculados 4X-ABN y 4X-ABO. Antes de que se recibieran esos dos aparatos, en 1982, El Al alquiló a partir del 1 de noviembre de 1980 dos Boeing 737-2M8 de Trans European Airlines.

En 1977 se constituyó una compañía subsidiaria *charter* denominada El Al Charter Services, a la que, cuando es necesario, El Al cede aviones y tripulaciones; esta compañía fue rebautizada Sun d'Or el 27 de setiembre de 1981. Actualmente, El Al lleva a cabo vuelos regulares de pasaje y carga a 15 destinos europeos y a El Cairo, Nairobi, Johannesburgo, Nueva York, Montreal y Miami.

Asiduo visitante de los aeropuertos europeos, este Boeing 747 de El Al lleva la matrícula 4X-AXF. Véase, pintada en el fuselaje, la inscripción *cargo*, pues este aparato tiene capacidad para configuración mixta de pasaje y mercancías (foto John Roach/ALPS).



Flota actual de El Al

Boeing 707-331B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-ATD	18985

Boeing 707-358B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-ATR	19004
4X-ATS	19502
4X-ATT	20097

Boeing 707-358C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-ATX	20122
4X-ATY*	20301

(* alquilado a Sun d'Or)

Boeing 707-458

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-ATA	18070
4X-ATB	18071

(en reserva en Tel Aviv)

Boeing 737-258 Advanced

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-ABN	22856
4X-ABO	22857

Boeing 747-124F

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-AXZ	19735

Boeing 747-258B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-AXA	20135
4X-AXB	20274
4X-AXC	20704
4X-AXH	22254

Boeing 747-258C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-AXF	21594

Boeing 747-258C (SCD)

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-AXD	21190

Boeing 747-258F (SCD)

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-AXG	21737

Boeing 767-258

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4X-EAA	22972
4X-EAB	22973
4X-EAC	22974
4X-EAD	22975

Lista suministrada por Editions JP



Filipinas



Antes de la II Guerra Mundial, el Philippine Army Air Corps estaba en su práctica totalidad equipado y entrenado por Estados Unidos. Cuando los japoneses invadieron la que había sido colonia española, en diciembre de 1941, los Boeing P-26 Peashooter y bombarderos Martin B-10 fueron empeñados en un fútil intento por detener a las fuerzas invasoras.

En la posguerra, las nuevas Fuerzas Aéreas de Filipinas (Philippine Air Force en inglés, Hukbong Himpapawidng Pilipinas en tagalo y PhAF en forma abreviada) se constituyeron en 1947; cazas North American P-51 Mustang y transportes Douglas C-47 insuflaron un aire de modernización repentina al servicio. En 1948, las PhAF se vieron envueltas en la que iba a ser una guerra de cuatro años contra las guerrillas comunistas en Luzón, consiguiendo impedir que se estableciese un gobierno de corte socialista.

El actual gobierno filipino ha querido mostrar cierto interés por aflojar los fuertes lazos que unen a Filipinas con Estados Unidos, pero por el momento no hay evidencias de que se haya prosperado en ese sentido. Ello se debe a algunas razones de peso: por ejemplo, las bases estadounidenses de Clark Field y Cubi Point, que de desaparecer menguarían la importante presencia norteamericana en la zona.

La defensa aérea de las 7 000 islas que componen el archipiélago de las Filipinas recae en dos escuadrones, uno con 20 Northrop F-5A y el otro con 25 Vought F8H Crusader. Los segundos fueron entregados en 1978-79 y eran antiguos aparatos de la US Navy puestos al día como sustitución de los obsoletos F-86 Sabre filipinos. Once F-5E remplazarán a los F-5A (que han sido utilizados para filmar *Apocalypse Now*). Íntimamente ligada a estas unidades de caza se encuentra la 580.ª Ala de Alerta y Control de Aviones, que comprende a los Escuadrones n.os 581, 582 y 583, y se basa en una serie de radares emplazados en tierra que controlan la totalidad del territorio, encargándose de la organización de defensa aérea.

Para misiones de ataque al suelo, las PhAF utilizan más de 30 North American T-28D Trojan. La mayoría de ellos sirven en la 15.ª Ala de Interdicción (basada en Sangley Point), una unidad formada específicamente a principios de los años setenta para ayudar a combatir a las guerrillas musulmanas de izquierdas en el sur del país. Complementando a estos viejos pero eficaces aparatos, se hallan los supervivientes de 16 aviones de ataque ligero SIAI-Marchetti SF.260 Warrior y unos 12 cañoneros AC-47 Gunship derivados de transportes C-47. Las misiones de patrulla marítima corren a cargo de tres Fokker F.27 MPA.

Los cometidos de transporte están repartidos entre el Ala Pesada, basada en Mactan y dotada con tres Lockheed C-130H y cuatro Lockheed L-100, y un elemento táctico dotado con nueve F.27 Friendship, nueve GAF Nomad Missionmaster y unos pocos C-47. Más de 70 helicópteros Bell UH-1 sirven en gran variedad de cometidos, junto a 15 Bell 205. En

Las Fuerzas Aéreas de Filipinas utilizan 27 aviones SIAI-Marchetti SF.260 en misiones de entrenamiento y otros 12 en cometidos de interdicción ligera.

1983 se hizo público un importante pedido por 17 helicópteros polivalentes Sikorsky S-76 y dos Sikorsky S-70 International Black Hawk, cuyas entregas ya han comenzado.

Las misiones utilitarias de ala fija están desempeñadas por 16 Britten-Norman Islander, 17 Cessna U-17, tres Helio Super Courier, seis Cessna 180 y tres Cessna 210.

El entrenamiento está en manos de la 100.ª Ala de Entrenamiento, sita en la base aérea de San Fernando, en la ciudad homónima. Doce Cessna T-41 proporcionan la enseñanza inicial, a la que sigue la básica a bordo de 27 aviones SF.260.

La aviación naval de Filipinas se constituyó en 1975 con diez transportes ligeros Britten-Norman Defender utilizados en misiones SAR y de patrulla costera.

Efectivos de las PhAF

Unidades de combate

Vought F8H Crusader

Unidad	*Base*
7th Tactical Fighter Sqn	Basa AB

Northrop F-5A/B

Unidad	*Base*
6th Tactical Fighter Sqn	Basa AB

North American T-28D Trojan

Unidad	*Base*
16th y 18th Strike Sqns	Sangley Point

SIAI-Marchetti SF.260WP/SF.260MP

Unidad	*Base*
17 th Strike Sqn; 102nd Training Sqn	Sangley Point; San Fernando AB

Fokker F.27MP Maritime

Unidad	*Base*
27th SAR and Reconnaissance Sqn	Sangley Point

Unidades de transporte, entrenamiento y utilitarias

Lockheed C-130H Hercules/L-100

Unidad	*Base*
222nd Heavy Airlift Sqn	Mactan AB

GAF Nomad Missionmaster

Unidad	*Base*
223rd Heavy Airlift Sqn	Mactan AB

Fokker F.27 Friendship

Unidad	*Base*
208th Air Transport Sqn	Nichols AB

Douglas C-47 Skytrain

Unidad	*Base*
207th Air Transport Sqn; 901st Weather Sqn	Nichols AB

Pilatus/Britten-Norman Islander

Unidad	*Base*
291st Special Air Missions Sqn	Sangley Point

montados en Filipinas por PADC

Bell UH-1H Iroquois/205

Unidad	*Base*
210th y 211th Helicopter Sqns	Nichols AB

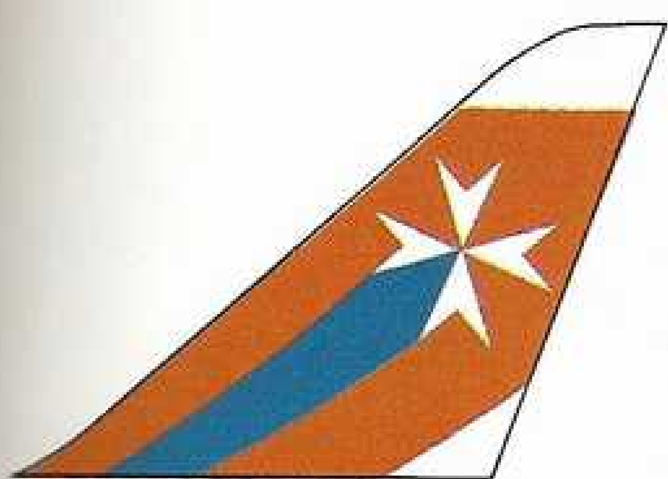
MBB BO 105C

Unidad	*Base*
505th Air Rescue Sqn	Nichols AB

montados en Filipinas por PADC

Cessna T-41D/Lockheed T-33A

Unidad	*Base*
101st Pilot Training Sqn; 105th Combat Crew Training Sqn	San Fernando; Basa AB



Air Malta



Malta Airways fue constituida a finales de los años cuarenta por S. Instone and Co., y por BOAC, pasando posteriormente las acciones de la segunda a BEA. El 12 de noviembre de 1948 se obtuvo una licencia para llevar a cabo servicios a Londres y Roma. Por esa época otra compañía británica, Silver City Airways, constituyó la aerolínea Air Malta para operar a El Cairo, Túnez y Catania. El 29 de diciembre de 1950, Malta Airways adquirió a Air Malta para constituir The Malta Airlines; los servicios locales se efectuaban por entonces mediante aviones alquilados de BEA. Los vuelos regulares a Londres comenzaron el 11 de abril de 1954.

El 26 de marzo de 1973 se formó la Air Malta actual, que comenzó a operar sus primeros servicios regulares propios el 1 de abril de 1974, utilizando en principio dos Boeing 720-040B (AP-AMG y AP-AMJ) alquilados de Paquistan International Airlines. El siguiente modelo empleado por la aerolínea fue un Douglas DC-9-32 (matriculado OE-LDC) alquilado de Austrian Airlines, con el que se sirvió principalmente Viena entre noviembre de 1979 y el 1 de abril de 1980. Durante las temporadas estivales de finales de los setenta, Air Malta alquiló de varias compañías aviones Boeing 707-123B.

Actualmente, la compañía utiliza Boeing 720 y 737. El primer Boeing 737 fue alquilado de la compañía holandesa Transavia y fue aceptado por Air Malta el 31 de octubre de 1980; se alquilaron más aviones 737 hasta que tres ejemplares de este modelo fueron adquiridos de primera mano en 1983.

Hoy día, Air Malta lleva a cabo servicios regulares de pasaje y mercancías desde su base en el aeropuerto de Luqa a Londres, Manchester, Roma, París, Lyon, Frankfurt, Munich, Amsterdam, Catania, Hamburgo, Colonia, Zürich, El Cairo, Trípoli y Túnez. En el futuro, la compañía pretende extender su red de cobertura al Oriente Medio.

Uno de los cuatro Boeing 720 de Air Malta muestra la original librea de la compañía.

Flota actual de Air Malta

Boeing 720-040B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9H-AAN	18380

Boeing 720-047B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9H-AAK	18063
9H-AAL	18167
9H-AAO	18829

Boeing 737-2Y5 Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9H-ABA	23038
9H-ABB	23039
9H-ABC	23040

Flota suministrada por Editions JP



Cyprus Airways

El 24 de setiembre de 1947, el gobierno chipriota, British European Airlines y grupos financieros locales constituyeron Cyprus Airways, cuyas primeras operaciones tuvieron lugar el 6 de octubre de ese año. A principios de 1948 se recibieron tres Douglas DC-3, matriculados de G-AKII a G-AKIK y bautizados *Salamis, Amathus* y *Citium*. Con esos aviones, Cyprus Airways comenzó a cubrir, desde Nicosia, las ciudades de Alejandría, El Cairo, Beirut, Estambul, Atenas, Tel Aviv y Roma.

En 1951, los DC-3 pasaron a ser seis aparatos. Se necesitaba material más moderno para poder volar a Londres, de modo que aviones Airspeed Ambassador, operados por BEA, fueron utilizados hasta que un Vickers Viscount 701 de BEA llevó a cabo el primer vuelo regular del mundo efectuado por un avión propulsado a turbina, enlazando Londres con Nicosia, vía Roma y Atenas, el 18 de abril de 1953. El sector final de la ruta correspondía a Cyprus Airways.

En 1957 se retiraron los DC-3 y a partir de enero de 1958 British European Airways se hizo cargo de todas las rutas de Cyprus Airways, usando inicialmente aviones Viscount. El 4 de julio de 1961 comenzaron los vuelos a Londres con reactores puros, los de Havilland DH.106 Comet 4B, modelo que se mantuvo en servicio en esa ruta hasta el 1 de noviembre de 1969, en que fue relegado por el Hawker Siddeley H.S.121 Trident 2E. El primero, matriculado 5B-DAA, entró en servicio en esa fecha, y había sido recibido el 19 de setiembre. El primer BAC One-Eleven 500 de la compañía fue alquilado de Court Line el 15 de mayo de 1974, pero su utilización fue inicialmente escasa debido a la invasión turca de la isla en julio de 1974. Durante el conflicto, dos Trident resultaron destruidos y otros dos retenidos por las Naciones Unidas en el aeropuerto de Nicosia hasta 1977. Debido al cierre de la base de operaciones de la compañía, todas las operaciones tuvieron que ser transferidas a Larnaca, al sur de la isla, desde donde Cyprus Airways reinstauró sus vuelos utilizando aviones Douglas DC-8 y DC-9 alquilados a la constructora. Los DC-8 se utilizaron principalmente con destino a Londres.

Los Douglas fueron sustituidos por más aviones BAC One-Eleven a finales de 1977, y en enero de 1978 por dos Boeing 720-023B alquilados de Monarch Airlines. Estos aparatos fueron remplazados en 1979 por cuatro Boeing 707-123B.

Hasta la recepción de los Airbus A310, Cyprus Airways siguió empleando los Boeing 707 y BAC One-Eleven desde Chipre a ocho destinos en Europa y nueve en Oriente Medio.



Los 707 seguirán volando con Cyprus Airways pese a la adquisición de Airbus A310 (foto Austin J. Brown).

Flota actual de Cyprus Airways

Airbus Industrie A310-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5B-DAQ	300
5B-DAR	309

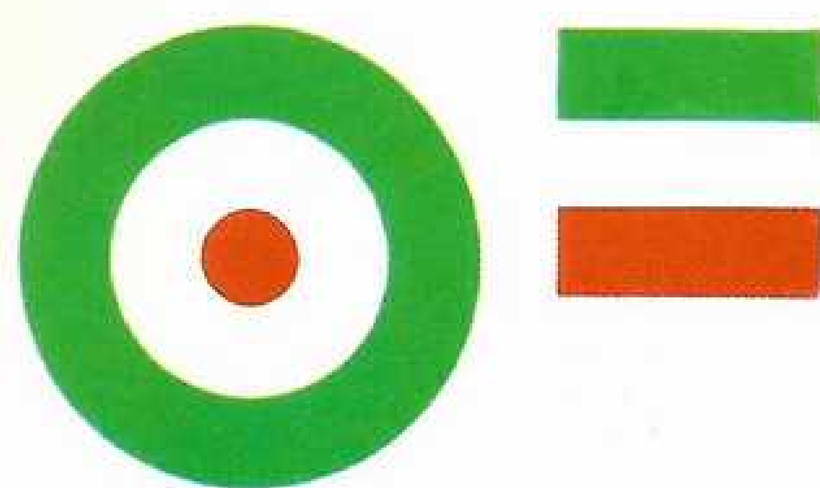
BAC One-Eleven Srs 537GF

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5B-DAG	257
5B-DAH	258
5B-DAJ	261

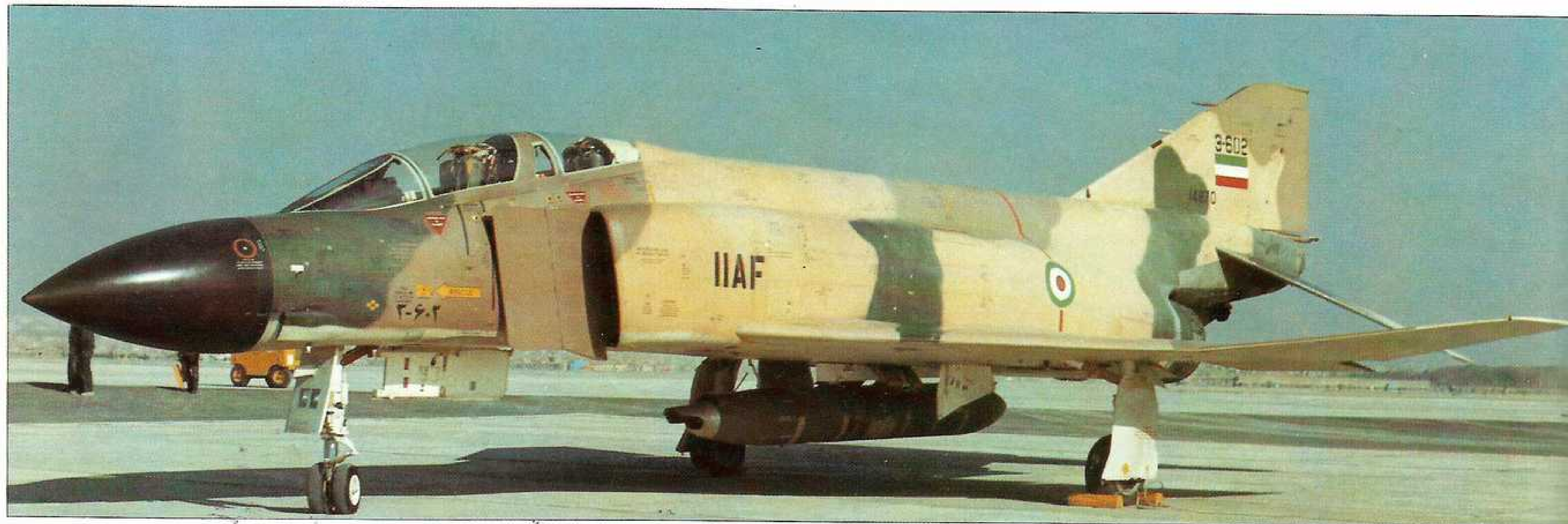
Boeing 707-123B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5B-DAK	17632
5B-DAL	17631
5B-DAO	18054
5B-DAP	17635

Flota suministrada por Editions JP



Irán



El aparato más numeroso en las filas de las Fuerzas Aéreas de la República Islámica de Irán es el McDonnell Douglas F-4 Phantom II. El ejemplar de la foto es un F-4D de las Fuerzas Aéreas Imperiales de Irán, de la época del *Sha* Reza Pahlevi (foto McDonnell Douglas).

La poca concordancia entre los informes existentes fuera de Irán y la falta de información en el interior del país suponen que resulte casi imposible elaborar una ficha correcta de los efectivos de las Fuerzas Aéreas de la República Islámica de Irán (FARII). Desde los relativamente ordenados días del *Sha*, Irán ha experimentado una violenta revolución que ha puesto en el poder a líderes religiosos extremistas y una cruenta guerra que, en más de 40 meses, ha supuesto para el país la pérdida de decenas de miles de ciudadanos, muertos, heridos o desaparecidos.

Para apreciar mejor el potencial actual de las FARII conviene dar un somero repaso al que en su día tenían las Fuerzas Aéreas Imperiales de Irán. Mientras duró la hegemonía del *Sha*, las fuerzas armadas iraníes se convirtieron en las más potentes del golfo Pérsico. Una parte muy considerable de los ingresos derivados de la comercialización del abundante petróleo del país se gastaba en armas. La principal fuente de suministros era Estados Unidos, el aliado más fiel de irán. Sólo las fuerzas aéreas recibieron un total de 440 aviones de combate, 90 transportes y 170 helicópteros.

Para el ejército, el *Sha* encargó a Gran Bretaña más de 600 carros de combate Chieftain y 200 Scorpion, y adquirió en Estados Unidos 750 carros M-47, M-48 y M-60. El ejército recibió también unos 500 helicópteros para tareas de enlace, transporte y contracarro. Para patrullar el Golfo, la Marina de Irán adquirió medios rápidos de ataque, fragatas, helicópteros y aerodeslizadores *(hovercraft)*.

A mediados de 1979 estalló la revolución. El *Sha*, que no supo valorar correctamente los sentimientos de su pueblo e ignoró la urgente necesidad que había de un líder con mayores connotaciones religiosas, tuvo que abandonar su país y jamás regresó a él. En su lugar se sentó un fanático adalid islámico, el *ayatollah* Jomeini. Estados Unidos se convirtió en enemigo de los nuevos gobernantes chiitas y la mayoría de los enormes pedidos de armas fueron cancelados. A continuación, se produjo la incautación por parte de EE UU de todos los contratos aún vigentes como represalia por el famoso y largo caso de los rehenes de la embajada estadounidense en Teherán.

En setiembre de 1980 comenzó la que hoy conocemos como guerra del Golfo, que todavía prosigue a la hora de escribir estas líneas. Este conflicto, del que algunos pensaban que iba a ser el verdugo del poder de los *ayatollahs*, ha tenido un efecto exactamente contrario, sembrando entre los iraníes una fuerte determinación patriótico-religiosa de derrotar a Iraq. Hasta ahora, la guerra se ha limitado a una serie de sangrientos enfrentamientos en torno a los 1 175 km de fronteras de ambos países. Pero las muy denostadas armas adquiridas en los años setenta han permitido a las fuerzas armadas iraníes (particularmente al ejército) sostener su potencial ofensivo y encajar unas pérdidas relativamente elevadas.

Cuando todas las ayudas exteriores se suspendieron a raíz de la revolución islámica, las FARII fueron sin duda el servicio armado que en mayor medida acusó la pérdida de asistencia militar. El sofisticado equipo instalado en los avanzados Grumman F-14 Tomcat precisa un entretenimiento altamente cualificado, de modo que los aparatos iraníes de este tipo han sido gradualmente inmovilizados en tierra a medida que sus sistemas fallaban, utilizándose los aviones inservibles como fuente de recambios para los aún en vuelo. De los 75 Tomcat en servicio en 1979 en Shiraz y Khatami, se cree que sólo siete son todavía operacionales. Asimismo, se pone en cuestión la posibilidad de que los 270 misiles aire-aire Phoenix existentes puedan ser lanzados desde los Grumman F-14 Tomcat en operación.

Fuentes estadounidenses afirman que los ocho escuadrones de cazabombarderos Northrop F-5E reúnen unos 130 aviones en estado de vuelo y que existen aún 150 McDonnell Douglas F-4 Phantom, aunque parece ser que esta última cifra es algo optimista. Originalmente, 225 Phantom de varios tipos equipaban diez escuadrones, basados principalmente en Teherán, Tabriz y Shiraz. En febrero de 1984, se anunció el despliegue de aviones F-4 al sur de Bandar Abbas a fin de cortar la vital embocadura del Golfo, el estrecho de Hormuz. De hecho, han sido aviones de este tipo los que por parte iraní han sostenido principalmente la campaña desatada contra los petroleros (enemigos y neutrales) durante los siete primeros meses (por el momento) del año en curso.

La principal base iraní de entrenamiento, en Ghale-Morghi, tenía originalmente 49 Beech F33 Bonanza, y parece que la mayoría de ellos sirven todavía. La conversión operacional a reactores se realiza probablemente todavía en los biplazas F-5F, de los que 28 fueron servidos a Irán en 1978.

El Ejército iraní tiene no menos de 96 CH-47 Chinook, de los que unos 20 proceden de la factoría italiana Meridionali y que se hallan la mayoría en servicio. Unos 202 Bell AH-1J Cobra armados con misiles TOW y 287 Bell 214A habían sido entregados al ejército antes de la revolución, y es posible que todavía bastantes estén en estado de vuelo.

El arma aeronaval de la Marina iraní cuenta con 24 Sikorsky SH-3D Sea King para misiones antisubmarinas, seis Sikorsky RH-53D Sea Stallion dotados en principio como dragaminas pero probablemente utilizados como simples transportes, seis Agusta-Bell AB.212 y 19 Agusta-Bell AB.205/206. Cuatro F.27 Friendship y cuatro Dassault-Breguet Falcon 20 sirven también con la marina.

Efectivos de las Fuerzas Aéreas de la República Islámica de Irán

Modelo	*N.º en uso*
Grumman F-14A Tomcat	16
McDonnell Douglas F-4D/E Phantom/RF-4E Phantom	45
Northrop F-5E/F	55
Lockheed P-3F Orion	2
Boeing 747	} 26
Boeing 707-3J9C	
Lockheed C-130E/H Hercules	
Fokker F.27 Friendship	
Boeing/Meridionali CH-47C Chinook	20
Bell 214	39
Agusta-Bell AB.205/212	50
Bell 206 JetRanger	70
Kaman HH-43 Huskie	10
Agusta-Sikorsky AS-61	2
Beech F33 Bonanza	49

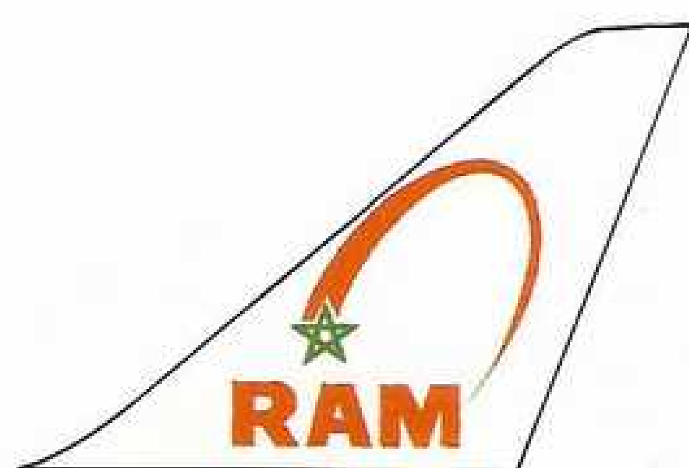
Efectivos del Ejército

Modelo	*N.º en uso*
Boeing/Meridionali CH-47C Chinook	} 150
Bell AH-1J HueyCobra	
Bell 214A	
Fokker F.27 Friendship	10 (incl. Marina)
Dassault-Breguet Falcon 20	2

Efectivos de la Marina

Modelo	*N.º en uso*
Agusta-Sikorsky SH-3D Sea King	24
Agusta-Bell AB.212	6
Agusta-Bell AB.205/206	19
Fokker F.27 Friendship	10 (incl. Ejército)
Dassault-Breguet Falcon 20	4
Sikorsky RH-53D	2

Nota: debido a la guerra del Golfo, todas estas cifras son aproximadas.



Royal Air Maroc

La historia de la aerolínea estatal marroquí se remonta al 9 de octubre de 1946, cuando se constituyó la Société Air Atlas. Esta compañía inauguró sus operaciones en noviembre de ese mismo año con aviones Junkers Ju 52/3m. El otro miembro constituyente de la compañía actual fue Air Maroc (Société Avia Maroc Ligne Aérienne), que fue fundada en 1947 y operó inicialmente con Douglas DC-3. Estas dos aerolíneas se asociaron para constituir la Compagnie Cherifienne de Transport Aérien (CCTA) en 1953. La nueva empresa aérea llevó a cabo servicios domésticos y vuelos a Francia y a otros países occidentales europeos, utilizando aviones DC-3, Sud-Ouest S.O. 30P Bretagne (el primero fue recibido en julio de 1952) y Douglas DC-4.

El 28 de junio de 1957 se adoptaba la denominación de Royal Air Maroc. En octubre de ese año se recibía el primer avión Lockheed L.749A Constellation, al que siguieron en 1960 otros tres aparatos y, en marzo de 1962, un quinto ejemplar. El Constellation había sido elegido como sustituto de los DC-4 en las rutas internacionales.

Royal Air Maroc dio el trascendental paso a los aviones a reacción el 19 de julio de 1958, encargando el Sud-Aviation S.E.210 Caravelle. El primer ejemplar del tipo fue recibido el 11 de mayo de 1960 y entró en operación entre Casablanca y París a finales de ese mismo mes. Al entregarse nuevos Carevelle se pudieron inaugurar nuevas rutas, como las que tenían como destino Milán, Roma, Bruselas, Londres, Copenhague y Amsterdam. El Caravelle fue el remplazo del Constellation, que siguió en servicio hasta 1970 realizando transportes de mercancías a París.

A finales de los años sesenta se hizo evidente que Royal Air Maroc necesitaba un avión mayor que el Caravelle para operar su creciente red doméstica y los servicios europeos. El avión sustitutorio fue el Boeing 727-2B6: el primer ejemplar, matriculado CN-CCF, fue aceptado oficialmente en Boeing Field el 4 de mayo de 1970. Con el Boeing 737-2B6, cuyo primer ejemplar fue recibido el 25 de febrero de 1976, la compañía efectúa la cobertura de sus servicios europeos y norteafricanos. Para rutas más largas, están disponibles los Boeing 707 y Boeing 747. El primer Modelo 707 (matriculado CN-RMA) fue alquilado en abril de 1975 y el único Modelo 747 se recibió el 29 de setiembre de 1978.

Actualmente, se llevan a término vuelos regulares de pasaje y carga desde Casablanca y Tánger a otros puntos en Marruecos, y al norte de África, Europa, Oriente Medio, Nueva York, Montreal, Río de Janeiro y São Paulo, efectuándose también vuelos *charter*.



RAM utiliza seis Boeing 737 en sus rutas europeas y norteafricanas.

Flota actual de RAM

Beech 95 Baron

N.º Reg.	*N.º Constr.*
CN-CDH	TC-2424
CN-CDI	TC-2430

Beech 200 Super King Air

N.º Reg.	*N.º Constr.*
CN-CDE	BB-567
CN-CDF	BB-577

Boeing 707-351C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CN-RMB	19773	Tangier
CN-RMC	19774	Casablanca

Boeing 727-2B6

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CN-CCF	20304	Fez
CN-CCG	20471	L'Oiseau de la Providence
CN-CCH	20705	Marrakech
CN-CCW	21068	Agadir
CN-RMO	21297	
CN-RMP	21298	
CN-RMQ	21299	
CN-RMR	22377	

Boeing 737-2B6

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CN-RMI	21214	El Ayoun
CN-RMJ	21215	Oudja
CN-RMK	21216	Smara
CN-RML	22767	
CN-RMM	23049	
CN-RMN	23050	

Boeing 747-2B6B SCD

N.º Reg.	*N.º Constr.*
CN-RME	21615

Flota suministrada por Editions JP.



Sudan Airways

La formación de Sudan Airways tuvo lugar en febrero de 1946, bajo unas condiciones muy similares a las de Egyptair y Ethiopian Airlines, en las que la asistencia técnica y de vuelo fue proporcionada por la compañía británica Airwork Limited. En julio de 1947 se inauguraron los vuelos domésticos utilizando cuatro de Havilland D.H.104 Dove 1. Las rutas cubiertas durante los primeros años de actividad enlazaron 12 puntos en el interior del país, de imposible acceso por carretera o ferrocarril.

Durante la segunda mitad de 1953 se recibieron los dos primeros (SN-AAG y SN-AAH) de siete Douglas DC-3. Con este modelo establecido en las rutas domésticas, Sudan Airways introdujo su primer servicio internacional, a El Cairo, con el mismo avión y el mes de noviembre de 1954. El siguiente modelo incorporado a la flota fue un único Vickers Viscount 831, que llevó a cabo su primer servicio, a Londres (Gatwick) vía Roma, el 8 de junio de 1959.

Hacia 1962 comenzó a llegar a su fin la vida útil de los DC-3 y Dove de la compañía, y para expandir y mejorar la red de cobertura doméstica se adquirieron tres Fokker F.27-200 Friendship de 36 plazas: el primero fue el ST-AAA, entregado el 25 de enero de 1962, y los dos aparatos restantes se recibieron en febrero de ese mismo año. Un paso realmente importante fue la introducción del modelo a reacción de Havilland Comet 4C, cuyo primer ejemplar se aceptó oficialmente el 13 de noviembre de 1962 y entró en servicio en la ruta regular a Londres al mes siguiente, con la matrícula ST-AAW. Ese mismo año se produjo la inclusión de Benghasi y Trípoli en la cobertura de la compañía. Para poder llegar a destinos remotos en el interior del país se adquirieron tres de Havilland DHC-6 Twin Otter que, entregados en noviembre de 1968, remplazaron en parte a los F.27, menos capaces a la hora de operar desde pistas no asfaltadas durante la época de lluvias.

A principios de los setenta se constató que los Comet debían ser sustituidos y una medida interina en tal sentido fueron dos Boeing 707 alquilados de British Midland a finales de 1972. Estos aparatos fueron remplazados en 1974, cuando la compañía recibió sus propios Modelo 707. El 15 de setiembre del año siguiente, Sudan Airways aceptó su primer Boeing 737-2J8C (matriculado ST-AFK) que, con un segundo aparato, cubre los servicios domésticos y regionales junto con un Boeing 727 alquilado de Tunis Air. En un futuro próximo, la compañía incorporará el Airbus A310 para sus rutas internacionales, que en el momento presente cubren puntos en el norte de África, Oriente Medio y Europa. En el sector doméstico, los DHC-6 y F.27 operan una vasta red.



El ST-AAA es uno de los cuatro Fokker F.27 utilizados en las rutas interiores de Sudan Airways (foto Fokker BV).

Flota actual de Sudan Airways

Airbus Industrie A310-221

Bajo pedido: dos aviones

Boeing 707-3J8C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ST-AFA	20897	Blue Nile
ST-AFB	20898	Blue Nile

Boeing 727-2H3

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TS-JHT	21235

alquilado de Tunis Air

Boeing Modelo 737-2J8C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ST-AFK	21169	White Nile
ST-AFL	21170	White Nile
ST-AIB	22859*	

*bajo pedido

de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ST-AFP	479
ST-AHT	660

Fokker F.27 Friendship Mk 200

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ST-AAA	10192
ST-AAR	10193

Fokker F.27 Friendship Mk 400

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ST-ADW	10282
ST-ADY	10277

Flota suministrada por Editions JP.



Air Afrique



En virtud del tratado de Yaoundé, firmado el 28 de marzo de 1960, Air France, UAT (la actual UTA) y once colonias francesas (hoy países independientes: Gabón, la República del Congo, el Imperio Centroafricano, Chad, Mauritania, Senegal, Costa de Marfil, Alto Volta, Benin, Níger y Camerún) acordaron constituir Air Afrique. Un doceavo país, Togo, se sumó a la unión en 1965, pero Camerún y Gabón la abandonaron (setiembre de 1971 y 1977, respectivamente). En junio de 1961 comenzaron los vuelos domésticos con once Douglas DC-4 e, inicialmente, un Douglas DC-6A, todos alquilados de UAT y Air France. Los servicios internacionales se iniciaron el 16 de octubre de 1961, entre París y los estados africanos, utilizando tres Lockheed L-1649A alquilados de Air France. Por entonces comenzaron también los vuelos internacionales y *charter*. El 5 de enero de 1962 se inauguraron los servicios a reacción utilizando Douglas DC-8 alquilados de UAT. Estos aparatos fueron en un principio utilizados entre los estados africanos y París. En los años siguientes, se alquilaron o adquirieron numerosos aviones DC-8 y Boeing 707 (de hecho, Air Afrique emplea aún seis DC-8). Air Afrique fue la primera compañía usuaria de dos versiones mixtas de carga y pasaje del Caravelle. Ambos aviones fueron recibidos el 17 de julio de 1967 y entraron en operación en setiembre: uno cubre todavía numerosos puntos en el África oriental y el otro está almacenado en Dakar.

Actualmente se emplean tres modelos de fuselaje ancho. El primero es el McDonnell Douglas DC-10-30, del que el ejemplar inicial se recibió el 29 de febrero de 1973. El segundo es el carguero puro Boeing 747-254F; el único ejemplar fue entregado a la compañía el 3 de octubre de 1980 y actualmente se halla alquilado (por dos años) a Saudia. (Estos dos modelos son revisados por UTA en París.) El tercer tipo es el Airbus A300, del que el primer aparato llegó a Dakar el 7 de mayo de 1981; la revisión de este modelo se efectúa en la propia Dakar, desde donde aún se utilizan los DC-8 y Caravelle. A la hora de escribir estas líneas, dos Boeing 727-2H9 habían sido alquilados de JAT con destino a las rutas regionales.

Actualmente, Air Afrique lleva a cabo vuelos de pasaje y carga a 22 puntos en África, seis en Europa (las ciudades de Burdeos, Ginebra, Niza, París, Roma y Zürich) y también a Jeddah y Nueva York.

Flota actual de Air Afrique

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TU-TAO	137	Nouakchott
TU-TAS	243	

Bajo pedido
un avión, a recibir a finales de 1984

Boeing 727-2H9

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YU-AKK	22665
YU-AKL	22666

Boeing 747-254F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TU-TAP	22169

(alquilado a Saudia)

Bajo pedido
un avión, a recibir a finales de 1984

Douglas DC-8

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TU-TCA	45670	Abidjan
TU-TCB	45671	Brazzaville
TU-TCC*	45857	Cotonou
TU-TCF	46135	N'djamena
TU-TCH	45883	
TU-TCP	45568	
N903R**	45647	

*retirado en setiembre de 1983
**alquilado de Overseas National

McDonnell Douglas DC-10-30

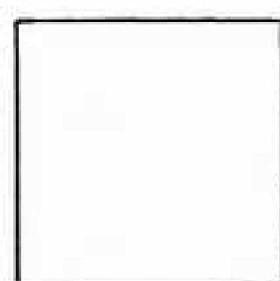
N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TU-TAL	46890	Libreville
TU-TAM	46892	
TU-TAN	46997	Niamey

Flota suministrada por Editions JP

El TU-TAL fue el primer avión de fuselaje ancho de Air Afrique. El mantenimiento de la flota de DC-10 corre a cargo de la compañía francesa UTA (foto John Roach-ALPS).



Air Afrique utiliza todavía seis DC-8, cuya disponibilidad acusa sus muchos años de servicio.

Etiopía

Etiopía adquirió en 1969 cuatro Canberra B.Mk 52, de los que dos se perdieron en la guerra etíope-somalí.

Apoyado por la Unión Soviética, los estados socialistas europeos y Cuba, el gobierno militar de Etiopía libra en la actualidad dos guerras que, de seguir las cosas como hasta ahora, parece incapaz de ganar. La primera es la guerra contra la pobreza y la inanición, que afectan a gran parte de la población de las regiones interiores del país, cuyos recursos son escasos. La otra guerra es más sangrienta y tiene como enemigos a no menos de cinco movimientos guerrilleros que propugnan la independencia de Eritrea.

Gobernada por el general Mengistu Haile Mariam, Etiopía depende en gran medida de la ayuda soviética, tanto económica como militar. Ésta comenzó en 1977, cuando las fuerzas armadas de la vecina Somalia invadieron la disputada región desértica del Ogadén e infligieron varias derrotas a los ejércitos etíopes. Un importante puente aéreo de armas procedentes de la URSS y tropas cubanas restablecieron la decaída moral etíope y decantaron la situación contra los somalíes, que se vieron obligados a retroceder más allá de la frontera.

Las Fuerzas Aéreas de Etiopía utilizaban, hasta el estallido de la guerra mencionada, aviones exclusivamente de origen occidental, comprendidos cuatro bombarderos BAC Canberra B.Mk 52 adquiridos en 1969, doce cazabombarderos Northrop F-5A y ocho F-5E, seis North American T-28D, doce Douglas C-47, dos de Havilland Canada DHC-5D Buffalo, doce Fairchild C-119K, dos Douglas C-54, once Lockheed T-33A y veinte Saab Safir. Al inclinarse Etiopía hacia el bloque oriental comenzaron las dificultades para obtener recambios para los aviones de las FAE. En consecuencia, muchos de los aparatos mencionados acabaron almacenados o convertidos en fuentes de repuestos para otros aviones. Pero en su lugar llegaron aviones de combate MiG y Sukhoi, helicópteros Mil y transportes Antonov.

No se dispone actualmente de datos precisos sobre el número de aviones utilizados por las Fuerzas Aéreas de Etiopía, debido principalmente a la permanente situación de guerra a que obligan las acciones guerrilleras derechistas. Se cree que las FAE cuentan con seis escuadrones de cazabombardeo equipados con una cifra total de 150 aviones de ataque al suelo Mikoyan-Gurevich MiG-21, MiG-23 y Sukhoi Su-22. En su apoyo, y en el del Ejército, existen alrededor de 30 helicópteros de transporte Mil Mi-8 y uno o dos escuadrones dotados con 24 helicópteros de ataque Mi-24. Si bien las FAE cuentan con cierto número de pilotos autóctonos entrenados, la mayoría de sus aviones están tripulados por cubanos, soviéticos y germanoorientales. Un regimiento de transporte utiliza unos doce Antonov An-12 ex soviéticos y cierta cantidad de cargueros tácticos An-26. En 1982, un aparato de este último modelo fue abatido por las guerrillas, que utilizaron el suceso para intentar atraer a la opinión pública internacional hacia su causa.

Como compensación a la ayuda prestada, los soviéticos han obtenido una valiosa base en una zona mundial de innegable valor geoestratégico. Tras haber permitido la construcción de un importante puerto aeronaval en Berbera, los somalíes rechazaron a principios de los años setenta la ayuda soviética y la presencia de sus asesores, quienes sólo tuvieron que «cruzar el umbral» y desplazarse a Etiopía. Como resultado, la URSS tiene desde entonces basados en el aeródromo de Asmara aviones de reconocimiento marítimo Ilyushin Il-38, que permiten seguir de cerca los movimientos de buques cisterna que se dirigen al, o vuelven del, golfo Pérsico.

Efectivos de las FAE

Modelo	*Cantidad*
Mikoyan-Gurevich MiG-23 «Flogger» / Mikoyan-Gurevich MiG-21 «Fishbed»	140
Sukhoi Su-22 «Fitter»	12
Mil Mi-24 «Hind»	24
Mil Mi-8 «Hip»	32
Antonov An-12 «Cub»	14
Antonov An-26 «Curl»	2
Mikoyan-Gurevich MiG-21U «Mongol»	?



Venezuela

Situada en la costa del Caribe, entre la Guayana Británica y Colombia, la república de Venezuela cuenta con unas fuerzas armadas bien equipadas y con un personal altamente capacitado. El petróleo es la principal fuente de ingresos de este país sudamericano, aunque también tiene gran importancia el comercio con oro, hierro, cobre y otros minerales.

La protección aérea de los 941 400 km^2 que conforman Venezuela (o «pequeña Venecia», si bien Colón la llamó desde un principio Tierra de Gracia) corre a cargo de la Fuerza Aérea Venezolana (o FAV). Desde su moderno cuartel general situado en la capital del país, Caracas, la FAV está organizada en tres mandos aéreos (combate, transporte y entrenamiento); estos mandos se estructuran en grupos, formado cada uno de ellos por un máximo de tres escuadrones.

Desde la constitución en 1920 de un primer servicio aéreo militar, Venezuela ha confiado en la asistencia de varios países para la instrucción y la adquisición de material de vuelo para la FAV. Hasta la II Guerra Mundial esos países fueron principalmente Francia e Italia, que dejaron paso a Estados Unidos a partir de 1947, a raíz de que Venezuela se convirtiese en estado signatario del Pacto de Río. Hoy día, la FAV tiene en la ciudad de Maracay una moderna academia del aire y un eficiente sistema de entrenamiento, mediante los cuales se forma personal de vuelo y de tierra muy capacitado, no sólo con destino a las necesidades de la FAV, sino también para los servicios aéreos de otros países de la región.

La Fuerza Aérea Venezolana, al mando del general Carlos Pinaud, se ha convertido en el primer servicio aéreo sudamericano equipado con el moderno avión de combate General Dynamics F-16: en noviembre de 1983 se entregó el primero de los 24 Fighting Falcon en la base de El Libertador, en Palo Negro - Maracay. Cuando los F-16 alcancen su pleno nivel operacional, lo que se espera que suceda a finales de 1985, se convertirán probablemente en el necesario remplazo de los 18 CF-5 de origen canadiense, adquiridos a principios de los años setenta.

La defensa de las costas y de las vías marítimas de cabotaje corresponde a los dieciséis Dassault-Breguet Mirage III/5 encargados en 1971 y encuadrados en el Escuadrón 36 de Barquisimeto. Entre 1952 y 1965 se adquirieron en Gran Bretaña unos 30 aviones BAC (English Electric) Canberra, aparatos que son objeto periódicamente de procesos de puesta al día a fin de conservar su eficacia operativa. El otro modelo de primera línea utilizado por la FAV es el avión antiguerrilla Rockwell OV-10 Bronco, del que en 1973 se inició la entrega de un total de 16 ejemplares.

Los escuadrones de transporte de la FAV están predominantemente equipados con aviones Lockheed Hercules, Fairchild Provider y Douglas C-47; la adquisición a Italia de seis Aeritalia G.222 supone el reinicio de la cooperación entre ambos países, interrumpida desde hacía casi 40 años. Un escuadrón presidencial utiliza un componente mixto de aviones: un McDonnel Douglas DC-9, un Boeing 737, dos Cessna Citation y un BAe 748.

Los helicópteros juegan un papel fundamental a la hora de mitigar los efectos de los desastres naturales que de año en año azotan el país, como en las labores de suministro a las comunidades aisladas en las densas selvas del Amazonas y el Orinoco. La FAV utiliza 22 Bell UH-1, quince Aérospatiale Alouette III, siete Bell JetRanger, ocho Agusta A 109 Hirundo, dos Bell 412 y dos Bell 214 en misiones de protección civil, salvamento y enlace.

El entrenamiento de los futuros pilotos de la FAV tiene lugar en la escuela de aviación militar de Maracay, donde el programa de instrucción comienza a bordo de 25 aviones Beech T-34 Mentor. Los pilotos destinados a aviones de transporte pasan a continuación a los Beech Queen Air y Douglas C-47, a fin de realizar la enseñanza en polimotores y vuelo instrumental antes de ser asignados a sus escuadrones operacionales. Los pilotos de combate se forman en los Rockwell T-2 Buckeye antes de realizar la conversión operativa a bordo de los Mirage, F-16B, CF-5B y Canberra biplazas. El personal de tierra se gradúa en la correspondiente escuela técnica, situada también en Maracay.

Servicio de Aviación del Ejército

El Ejército Venezolano cuenta con un componente aéreo conocido como Servicio de Aviación del Ejército Venezolano, equipado con varios modelos de aparatos de ala fija y rotativa. Para sus misiones de transporte, el SAEV ha recibido recientemente dos Aeritalia G.222, que utiliza en cometidos de abastecimiento a regiones remotas del país. Estos aparatos complementan la flota original del SAEV, compuesta por cuatro IAI Arava, tres Beech King Air, dos Britten-Norman Islander, dos Swearingen Merlin y dos Beech Queen Air.

Servicio de Aviación Naval

El Servicio de Aviación Naval Venezolano es responsable de la lucha antisubmarina en aguas territoriales y efectúa también sus propias misiones de transporte y enlace. Al igual que la FAV, el SANV se ha nutrido preferentemente de material de vuelo estadounidense, pero en fechas recientes se han cursado pedidos a constructoras de otros países. Por ejemplo, Canadá ha vendido un transporte DHC Dash 7 para misiones VIP, España ha suministrado cinco CASA C-212 Aviocar para cometidos de transporte y SAR, e Italia ha proporcionado 12 helicópteros Agusta-Bell AB.212ASW para lucha antisubmarina embarcada. Ocho Grumman S-2E Tracker están basados en Puerto Cabello para misiones de reconocimiento marítimo, y en cometidos VIP se emplean un BAe 748, un King Air 90 y dos Cessna 310.



Tras pasar por los Beech T-34 Mentor y T-2 Buckeye, los pilotos venezolanos completan su instrucción con la conversión a los modelos de combate, a bordo de los biplazas correspondientes. En la foto, un Mirage 5DV.

Unidades de vuelo de la FAV

General Dynamics F-16A/B Fighting Falcon

Unidad	*Base*
Grupo de Caza 12	El Libertador

Dassault-Breguet Mirage III/5

Unidad	*Base*
Grupo de Caza 12, Escuadrón 36	Barquisimeto

Canadair-Northrop CF-5A/D

Unidad	*Base*
Grupo de Caza 12, Escuadrones 34, 35	Barquisimeto

British Aerospace Canberra B.Mk 82/B(I).Mk 82/PR.Mk 83

Unidad	*Base*
Grupo de Caza 13, Escuadrones 38, 39	Barcelona

Rockwell OV-10E Bronco

Unidad	*Base*
Grupo de Caza 13, Escuadrón 40	Barcelona

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
Grupo de Transporte 6, Escuadrón 1	Caracas

Douglas C-47

Unidad	*Base*
Grupo de Transporte 6, Escuadrón 1	Caracas

Fairchild C-123 Provider

Unidad	*Base*
Grupo de Transporte 6, Escuadrón 2	Caracas

British Aerospace 748

Unidad	*Base*
Grupo de Transporte 6, Escuadrón 2	Caracas

Cessna Citation

Unidad	*Base*
Grupo de Transporte 6, Escuadrón 2	Caracas
Escuadrón Presidencial	Caracas

Bell UH-1N/412/414

Unidad	*Base*
Escuadrón 42	Caracas

Boeing 737-200S

Unidad	*Base*
Escuadrón Presidencial	Caracas

McDonnell Douglas DC-9-15

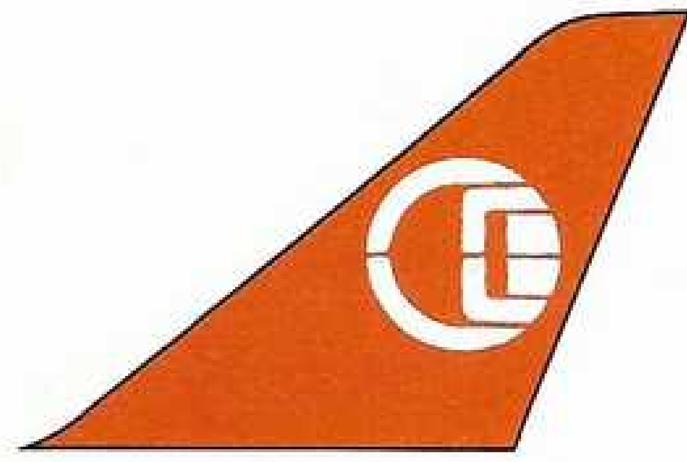
Unidad	*Base*
Escuadrón Presidencial	Caracas

Beech T-34 Mentor

Unidad	*Base*
Grupo de Entrenamiento Aéreo	Maracay

Rockwell T-2D Buckeye

Unidad	*Base*
Grupo de Entrenamiento Aéreo	Maracay



Malaysian Airline System

Malasyan Airline System adoptó esta denominación el 1 de octubre de 1972, pero sus raíces se hallaban en la antigua compañía Malayan Airways, que había sido fundada en 1947. Los primeros servicios aéreos autóctonos tuvieron lugar el 28 de junio de 1937, entre Singapur y Penang, utilizando un de Havilland D.H.89A Dragon Rapide matriculado VR-SAV. Por entonces, la compañía se llamaba Wearne's Air Services, y suspendió sus operaciones al estallar la guerra en la zona, en diciembre de 1941.

No fue hasta 1947 que Mansfield & Co Ltd. comenzó a estructurar la compañía Malayan Airways, a fin de operar las rutas que Wearne había abandonado en 1941. El primer servicio, un *charter*, tuvo lugar el 2 de abril de 1947 utilizando el primer avión de la compañía, un Airspeed Consul matriculado VR-SCD. Desde un buen principio, la intención de la compañía era la de utilizar aviones cada vez mayores y de superior alcance, de manera que entre agosto de 1947 y marzo de 1948 se adquirieron a British Aviation Services cinco Douglas DC-3 (matriculados de VR-SCM a VR-SCQ). Las relaciones de la compañía con BAS terminaron a finales de 1947, y desde principios de 1948 BOAC se hizo con un 10 % de las acciones de Malayan Airways.

Un acuerdo bilateral con Siam Airways permitió el establecimiento de un nuevo servicio a Bangkok, que comenzó en abril de 1948. Durante los tres años siguientes la compañía prosiguió con su expansión, de manera que a finales de 1951 utilizaba ya una flota de once DC-3. Tras la terminación de facilidades aeroportuarias en Borneo, se pusieron en servicio para operar rutas a puntos remotos del país dos D.H.89A Dragon Rapide (VR-OAA/B), que habían pertenecido a BEA.

El 31 de agosto de 1957 nació la Federación de Malasia, y se decidió que la compañía pasase a ser de la principal operadora doméstica a una aerolínea internacional. Con este fin, BOAC y Qantas adquirieron cada una el 32 % de las acciones de la compañía, a cuya flota se incorporaron tres de Havilland Canada DHC-3 Beaver utilizados anteriormente por Federation Air Services, al tiempo que los viejos D.H.89A eran transferidos a los recién creada aerolínea Borneo Airways. Pero la principal consecuencia de estos acuerdos fue la introducción, en 1958, de un Douglas DC-4 (VR-SEA), alquilado de Qantas, en la primera ruta de larga distancia de la compañía, a Hong Kong.

El 1 de agosto de 1959 se adquirieron dos Vickers Tipo 760 Viscount (VR-SEE, más tarde rematriculado VR-AMS, y VR-ALY). Estos dos turbohélices entraron rápidamente en servicio desde Singapur a Kuala Lumpur, Yakarta y Borneo.

Durante un corto período (del 6 de marzo de 1960 a octubre de ese mismo año), Malayan Airways alquiló aviones Lockheed Super Constellation de Qantas, pero el tráfico en la ruta a Hong Kong resultó insuficiente y se anuló el servicio. En setiembre de 1961, en concierto con Cathay Pacific Airways, y con aviones Bristol Britannia alquilados de BOAC, el servicio fue reasumido, y ese mismo año se llegó al acuerdo de sustitución de los DC-3: el avión remplazado fue el Fokker F.27 Mk 200 Freindship, encargándose cinco ejemplares en febrero de 1962. El primero de ellos (9M-AMI) se recibió el 6 de mayo de 1963. El primer reactor utilizado por Malayan Airways fue un de Havilland Comet 4 alquilado de BOAC, que entró en servicio en las rutas de Yakarta y Hong Kong en diciembre de 1962. En noviembre de 1963 se adoptó el nuevo nombre de Malysian Airways. A finales de 1965, se adquirieron cinco Comet 4 ex BOAC a fin de conseguir al prevista expansión de la red de cobertura internacional. El 1 de noviembre de 1967, la aerolínea cambió su denominación por la de Malaysian-Singapore Airlines y al poco tiempo se tomó la decisión de reequipar la flota con cinco Boeing 737-112 y tres Boeing 707-312B. El 28 de mayo de 1968 se recibió el primer Boeing 707-312B con destino a las rutas de largo alcance, seguido por el primer Boeing 737-112 (9M-AOU) el 16 de julio de 1969, destinado a las rutas más cortas en el Sudeste Asiático. El 15 de diciembre de 1968 se recibieron, para su utilización en servicios rurales en la Malaysia Oriental, los dos primeros Britten-Norman BN-2A Islander de la compañía, matriculados 9M-APD y 9M-BBS.

En octubre de 1970 se concedieron finalmente los derechos de tráfico con el aeropuerto londinense de Heathrow. La unión MSA expiró en diciembre de 1972, pero se había decidido previamente que los dos países podrían formar sus propias aerolíneas, constituyéndose así, el 1 de octubre de 1972, Malaysian Airline System. La nueva compañía operó aviones Boeing 737, F.27 e Islander entre la península de Malaca y Sabah y Sarawak. Los servicios de Kuala Lumpur a Londres comenzaron en 1974 con aviones Boeing 707. El primer aparato McDonnell Douglas DC-10-30, matriculado 9M-MAS, fue entregado el 2 de agosto de 1976, seguido por otros dos en 1977 y 1981. La última expansión de la compañía tuvo lugar en 1982, al recibirse el primero de los dos Boeing 747-236B (9M-MHI). Al poco tiempo, este modelo remplazó al DC-10-30 en los servicios a Europa. Se contrataron cinco Airbus Industrie A300, de los que el primero (9M-MHA) se aceptó en Toulouse el 3 de noviembre de 1979; este modelo vuela a destinos en Asia junto con los tres DC-10. Los Boeing 737 realizan servicios regionales.



Con el simple pero atractivo esquema de decoración de Malaysian Airline System, el 9M-MHJ es uno de los dos Boeing 747-236B utilizados en las rutas de largo alcance, del Extremo Oriente a Europa. Esta fotografía fue tomada en el aeropuerto londinense de Heathrow (foto Austin J. Brown).

Flota actual de Malaysian Airline System

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MHA	073
9M-MHB	093
9M-MHC	095
9M-MHD	147

Boeing 737-2H6

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MBA	20582
9M-MBB	20583
9M-MBC	20584
9M-MBE	20586
9M-MBF	20587
9M-MBG	20631
9M-MBH	20926
9M-MBJ	21732
9M-MBK	22620

Boeing 737-2H6C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MBI	21109

Boeing 747-236B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MHI	22304
9M-MHJ	22442

Britten-Norman BN-2A Islander

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MDB	42
9M-MDD	684

de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MDJ	791
9M-MDK	792
9M-MDL	802
9M-MDM	804

Fokker F.27 Mk 500 Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MCA	10455
9M-MCC	10460
9M-MCD	10461
9M-MCE	10464
9M-MCF	10467
9M-MCG	10468
9M-MCH	10470
9M-MCI	10471
9M-MCJ	10472

Fokker F.27 Mk 500F Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MCK	10613
9M-MCL	10615

McDonnell Douglas DC-10-30

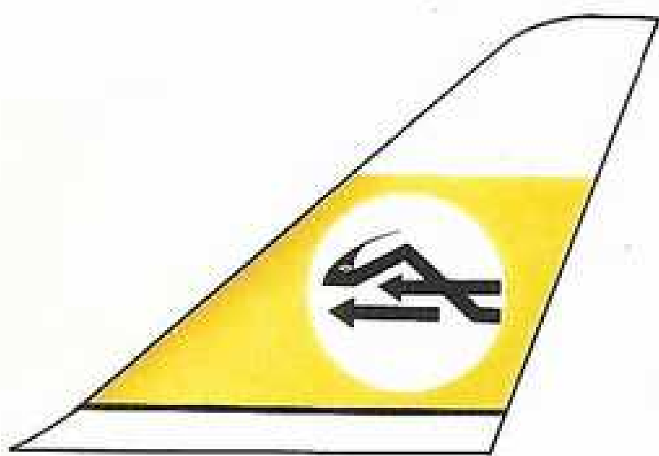
N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MAS	46955
9M-MAT	46640
9M-MAV	48283

Flota suministrada por Editions JP

Libyan Arab Airlines



El ubicuo Boeing 727. Libyan Arab Airlines utiliza este modelo en la mayoría de vuelos a Europa, en servicios regulares. El rectángulo verde delante del nombre de la compañía representa la bandera del país (el color verde es distintivo del Islam).



En setiembre de 1964 se constituyeron, como sucesoras de Libiavia y United Libyan Airlines, las Kingdom of Libya Airlines. La primera compañía mencionada operaba desde julio de 1958 con aviones Douglas DC-6B alquilados de la aerolínea francesa UAT. La nueva empresa comenzó a volar con dos Sud-Aviation Caravelle (matriculados 5A-DAA y 5A-DAB) de Trípoli a París, en agosto de 1965.

Con vistas a establecer servicios regionales y domésticos, la aerolínea alquiló de la compañía italiana ATI dos Fokker F.27: el primero (I-ATIS) se utilizó entre 1964 y 1969, y en la actualidad los aparatos de este tipo llevan a cabo vuelos de corto alcance, principalmente uniendo las instalaciones petrolíferas en el desierto. Poco después del *coupd'état* que derrocó al rey Idris, la compañía fue rebautizada Libyan Airlines (1 de setiembre de 1969).

A finales de 1970 y principios de 1971 los servicios internacionales fueron reforzados mediante la adquisición de los dos primeros Boeing 727-224 (5A-DAH y 5A-DAI); posteriormente se recibieron más Modelos 727 y los Caravelle fueron retirados en 1976. Ese mismo año, el 19 de julio, la compañía recibió su primer Boeing 707-3L5C (matriculado 5A-DAK), que sustituyó al Boeing 707 alquilado de BMA.

Para complementar sus rutas domésticas y regionales, Libyan Arab Airlines encargó siete Fokker F.28 Mk 4000 Fellowship. Los dos primeros (5A-DLU y DLV) se recibieron en noviembre de 1983.

Actualmente, se llevan a cabo servicios de pasaje y carga desde Trípoli, Bengasi y Sebha a 17 destinos europeos y cinco asiáticos, cubriéndose vuelos al norte de África y una amplia red de operaciones domésticas.



Este Lockheed L-1329 JetStar 8 es uno de los dos aparatos de este tipo utilizados por Libyan Arab Airlines en calidad de aviones VIP para el gobierno del país.

Flota actual de Libyan Arab Airlines

Airbus Industrie A300B4
Bajo pedido
cuatro aviones

Airbus Industrie A310
Bajo pedido
cuatro aviones

Boeing 707

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Tipo*
TF-VLP	18964	-351C
5A-DAK	21228	-3L5C
5A-DIK	18881	-328C
5A-DJM	19378	-321B
5A-DJS	—	—
5A-DJT	—	—
5A-DLT	18686	-328B

Boeing 727-224

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5A-DAK	20245

Boeing 727-2L5

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5A-DIA	21050
5A-DIB	21051
5A-DIC	21052
5A-DID	21229
5A-DIE	21230
5A-DIF	21332
5A-DIG	21333
5A-DIH	21539
5A-DII	21540

Fokker F.27 Mk 400 Friendship

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5A-DBE	10275
5A-DBQ	10516

Fokker F.27 Mk 500 Friendship

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5A-DJE	10604
5A-DJF	10611

Fokker F.27 Mk 600 Friendship

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5A-DBO	10513
5A-DBP	10515
5A-DBS	10519
5A-DBT	10521
5A-DDU	10586
5A-DDV	10588
5A-DLK	10635
5A-DLM	10636
5A-DLN	10640
5A-DLO	10644
5A-DLP	10645
5A-DLQ	10646
5A-DLR	10647
5A-DLS	10648

Bajo pedido
dos aviones 10657/58

Fokker F.28 Mk 4000 Fellowship

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5A-DLU	11197
5A-DLV	11200
5A-DLW	11194

Bajo pedido
cuatro aviones

Ilyushin Il-76T

N.° Reg.
5A-DKK
5A-DLL
5A-DMM
5A-DRR
5A-DZZ

Se utilizan también dos Dassault-Breguet Falcon 20C, dos Grummann Gulfstream II y dos Lockheed JetStar.

Flota suministrada por Editions JP

Air New Zealand





Arriba: tras la venta de la flota de McDonnell Douglas DC-10-30, las rutas internacionales de largo alcance de la compañía pasaron a los cinco Boeing 747 recién adquiridos. En la foto aparece el ZK-NZW, el segundo ejemplar recibido, al que se bautizó *Tainui* (foto Aviation Letter Photo Service-John Roach).



El único Douglas DC-8 de la flota de Air New Zealand es un carguero, como atestigua el rótulo «Cargo» pintado en el fuselaje. El DC-8 ha servido durante casi 19 años con los colores de la compañía (foto Aviation Letter Photo Service-John Roach).

Los tres accionistas originarios de Tasman Empire Airways Limited (TEAL), formada en abril de 1940, fueron el gobierno de Nueva Zelanda (un 50 %), Gran Bretaña (20 %) y Australia (30 %). El primer servicio de esta aerolínea corrió a cargo de un Short S.30 matriculado ZK-AMA, entre Waite Harbour, Auckland, y Rose Bay, Sydney, el 30 de abril de ese mismo año. Al concluir la II Guerra Mundial, dos aviones S.30 cubrían la ruta de Sydney cuatro veces por semana. Los S.30 fueron remplazados el 29 de octubre de 1947 por Short Sandringham, pero debido a problemas con los motores estos aparatos fueron retirados entre el 23 de febrero y el 17 de junio de 1948. Durante este período, TEAL solventó la situación arrendando aviones Douglas DC-4 de Australia National Airways y Trans Australia Airways.

Para remplazar a los problemáticos Sandrigham, TEAL adquirió a finales de 1949 cuatro Short Solent. El primero de ellos, matriculado ZK-AMM, se recibió el 29 de setiembre y entró en servicio el 14 de noviembre de 1949. El 2 de octubre de 1950 se produjo una expansión de la red, realizándose el primer servicio de Wellington a Sydney, seguido en junio de 1951 por servicios de Christchurch a Melbourne y el 27 de diciembre por la Ruta del Coral (Auckland-Suva-Aitutaki-Papeete).

En mayo de 1954, los intereses del gobierno británico pasaron a manos de los australianos. El primer avión terrestre de la compañía, un Douglas DC-6 (ZK-BGA), operó el primer servicio entre Auckland y Fiji, el 14 de mayo. En mayo de 1954 el gobierno neozelandés transfirió tres DC-6 procedentes de la compañía British Commonwealth Pacific Air Lines, que había sido vendida a Qantas.

Tras una dilatada evaluación en mayo de 1958 por parte de Qantas y TEAL, se anunció que los DC-6 serían remplazados por tres turbohélices Lockheed L-188 Electra, recibiéndose el primer ejemplar, matriculado ZK-TEA, el 15 de octubre de 1959. El primer servicio del Electra fue la ruta de Tasmania, el 1 de diciembre. A finales de año se hallaban en servicio los tres aparatos adquiridos. El gobierno neozelandés pretendía desde antiguo la posesión exclusiva de TEAL, y ello se hizo realidad el 1 de abril de 1961, en que se consiguió el 50 % ostentado por el gobierno australiano.

Con la inminente expansión de los servicios al Extremo Oriente y Estados Unidos, el nombre de Tasman Empire Airways Limited comenzó a sonar incongruente, de manera que el 1 de abril de 1965 la compañía fue rebautizada Air New Zealand. Para afrontar el programa de expansión se encargaron tres Douglas DC-8-52, de los que el primero se recibió el 19 de julio de 1965 y los otros dos llegaron con cortos intervalos. El DC-8 inauguró el primer servicio a reacción de la compañía el 3 de octubre de 1965, entre Christchurch y Sydney. El 14 de diciembre se abrió una de las más prestigiosas rutas de la aerolínea (de Auckland a Los Angeles, vía Nandi y Honolulu). Tres meses más tarde, el 13 de marzo de 1966, los DC-8 llevaron a cabo el primer servicio a Hong Kong, vía Sydney, seguido por la ruta de Auckland a Singapur. Tras esta amplia expansión de la red, Air New Zealand se planteó su futuro inmediato y concluyó que precisaba aviones más grandes. El modelo elegido fue el McDonnell Douglas DC-10-30, y el 15 de setiembre de 1950 se pasó un pedido por tres ejemplares. El primero se recibió el 27 de enero de 1973 y entró en servicio, entre Auckland y Sydney, el 7 de febrero.

Durante 1976-77, el gobierno neozelandés consideró la fusión de la aerolínea de cobertura doméstica, New Zealand National Airways Corporation (NZNAC), con Air New Zealand. El 1 de abril de 1978 se llegó a un acuerdo en ese sentido, uniendo sus esfuerzos ambas compañías. Por entonces, la flota de Air New Zealand consistía en ocho DC-10, tres DC-8, ocho Boeing 737 y 18 Fokker F.27. De setiembre de 1975 a octubre de 1980, un acuerdo de intercambio con British Airways supuso que Air New Zealand cubriese la ruta Auckland-Los Angeles en tanto que British Airways hiciese lo propio con los mismos aviones hasta Londres (Heathrow).

En abril de 1980, el gobierno autorizó la adquisición de cinco Boeing 747-219B, de los que el primero se recibió el 22 de mayo de 1981. Air New Zealand mantiene rutas de largo alcance a numerosos puntos de Australasia, Los Angeles y Londres (Gatwick) con cinco Boeing 747, mientras que quince F.27 Friendship y diez Boeing 737-200 cubren 24 puntos de Nueva Zelanda, la totalidad de la red interior.

Flota de Air New Zealand

Boeing 737-219

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
ZK-NAC	19929	Piripiri
ZK-NAD	19930	Pukeko
ZK-NAE	19931	Purourou
ZK-NAJ	20344	Piere
ZK-NAP	21130	Parerapeka
ZK-NAR	21645	Parera
ZK-NAS	22088	Piwakawaka

Boeing 737-219C

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
ZK-NQC	22994	Piopio

Boeing 737-214

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
ZK-NAK	20156	Pihoihoi

Boeing 737-222

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
ZK-NAM	19758	Pateke

Boeing 747-219B

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
ZK-NZV	22722	Aotea
ZK-NZW	22723	Tainui
ZK-NZX	22724	Takitimu
ZK-NZY	22725	Te Arawa
ZK-NZZ	22791	Tokomaru

Douglas DC-8-54F

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
ZK-NZD	45922	

Fokker F.27 Friendship Mk 100

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
ZK-BXE	10184	
ZK-BXF	10185	Karawai
ZK-BXG	10189	
ZK-BXH	10190	
ZK-BXI	10286	Kotare

Fokker F.27 Friendship Mk 500

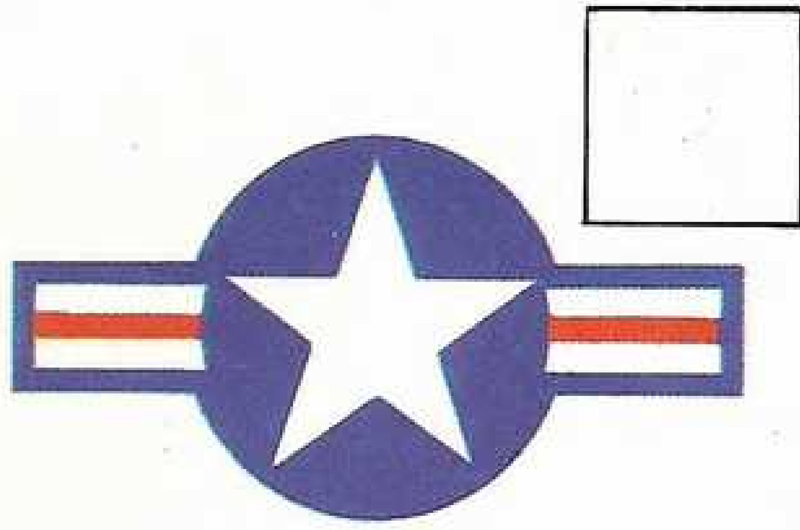
N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
ZK-NAN	10365	
ZK-NAO	10364	Karoro

Fokker F.27 Friendship Mk 500 F

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
ZK-NFA	10551	Koturu
ZK-NFB	10552	Kotere
ZK-NFD	10597	Kawatere
ZK-NFE	10598	Kuaka
ZK-NFF	10607	Kerangi
ZK-NFH	10609	Kahu
ZK-NFI	10614	Korimako
ZK-NFJ	10618	Koihi

Flota suministrada por Editions JP

La US Navy



Al igual que todos los elementos de las fuerzas armadas de Estados Unidos, la US Navy y su arma aérea están controladas esencialmente por el presidente de la nación, en su papel de comandante en jefe. En la práctica, no obstante, la responsabilidad del control cotidiano de esta poderosa entidad aérea está en manos de la oficina del Chief of Naval Operations (CNO), en el Pentágono. En caso de guerra, el CNO puede actuar como principal asesor del presidente en lo concerniente a la conducción de operaciones marítimas.

Al igual que sus colegas encargados de la US Air Force y el US Army, el CNO ocupa gran parte de su tiempo como representante de la US Navy en la Junta de Jefes de Estado Mayor y, en consecuencia, el control operacional corre a cargo de varios delegados, responsables de las distintas áreas que interesan a la US Navy.

Las órdenes operacionales parten por lo general de la oficina del CNO, siguiendo siempre los conductos reglamentarios de mando hasta llegar a las unidades, pero no es nada extraño que los distintos elementos operativos de la US Navy reciban órdenes directas del presidente o del secretario de Defensa. En ese caso, esas instrucciones pueden ser transmitidas a través de la Junta de Jefes de Estado Mayor.

Pero la actividad de la US Navy tiene un carácter realmente mundial, de manera que su estructura de control es en verdad compleja. Simplificando, las fuerzas navales operacionales están asignadas a las flotas del Atlántico y del Pacífico, con cuarteles generales en Norfolk (Virginia) y Pearl Harbor (Hawai), respectivamente. Sin embargo, estos dos mandos son extremadamente poderosos y a su vez complejos, y resulta evidente que su dirección no se lleva directamente desde las oficinas de los CinCLant y CinCPac, sino a través de submandos más reducidos, cada uno con una función más específica. Así, y tomando como ejemplo la Flota del Atlántico, el Commander Naval Air Force, Atlantic Fleet (ComNavAirLant) se ocupa del potencial aéreo de las fuerzas embarcadas, mientras que el Commander Naval Surface Force, Atlantic Fleet (ComNavSurfLant) controla los buques de superficie, como cruceros, destructores, fragatas, buques de apoyo y unidades anfibias. El Commander Submarine Force, Atlantic Fleet (ComSubLant) tiene bajo su responsabilidad todos los buques sumergibles, tanto del tipo estratégico armado con misiles como del tipo de ataque dotado con torpedos, así como una serie de buques de apoyo y unidades auxiliares de la marina mercante. Finalmente, el Commanding General Fleet Marine Force, Atlantic Fleet (CGFMFLant) dirige todos los intereses del USMC.

Pero estos cuatro mandos principales siguen siendo demasiado grandes para que se pueda ejercer un control directo, de manera que su labor se ve facilitada por la existencia de varios submandos. Los concernientes a la aviación serán examinados en otros capítulos, pero se puede adelantar que esencialmente comprenden varias Carrier Air Wing (alas aéreas embarcadas, o CVW) y organizaciones funcionales. Las primeras representan el control primario del poder aéreo embarcado, en tanto que las segundas se ocupan de las labores administrativas y de apoyo de las unidades embarcadas mientas se hallan en tierra entre uno y otro crucero.

Volviendo al empleo operacional de las fuerzas navales, algunos elementos de los cuatro principales mandos subordinados de cada flota son regularmente desplegados a distintos puntos de su área general de influencia, siendo así que las unidades de la Flota del Atlántico operan rutinariamente en aguas del Atlántico y del Caribe, así como del Mediterráneo, en tanto que las de la Flota del Pacífico se encargan de patrullar por los océanos Pacífico e Índico. A fin de simplificar aún más la compleja organización operacional de estas grandes formaciones navales, cada flota está subdividida en otras dos de menor entidad: la Flota del Atlántico comprende la 2.ª Flota, en Norfolk (Virginia), y la 6.ª Flota, en Gaeta (Italia), en tanto que sus contrapartidas en el Pacífico son la 3.ª Flota, en isla Ford (Hawai), y la 7.ª Flota, en Yokosuka (Japón).

Finalmente, debe hacerse incapié en que la 6.ª Flota no está bajo la responsabilidad directa del CinCLantFlt, sino que se halla a las órdenes del Commander-in-Chief, US Navy Europe (CinCUSNavEur), que tiene su cuartel general en Londres y es responsable ante el CNO de todos los elementos de la US Navy desplegados en el teatro europeo. En la práctica, las preocupaciones de este mando se concentran en el Mediterráneo (un área muy importante en el despliegue de la US Navy desde finales de los años cuarenta), y además de la 6.ª Flota existen otros dos submandos, de menor importancia, el Commander Fleet Air Mediterranean (ComFAirMed), que controla el despliegue de los escuadrones de patrulla y de las dos unidades basadas permanentemente en Europa, y el Commander Middle East Force, en Bahrain, desde donde supervisa la presencia de los efectivos de la US Navy en la vecindad de los Estados del Golfo.

El USS *Kitty Hawk* (CV 63), uno de los cuatro portaviones de la clase «Improved Forrestal», fotografiado con parte de su CVW (Carrier Air Wing o ala aérea embarcada) (foto US Navy).



COMMANDER-IN-CHIEF, ATLANTIC FLEET, NORFOLK, VIRGINIA (CINCLANTFLT)

Commander Naval Air Force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (ComNavAirLant)
Commander Naval Surface Force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (ComNavSurfLant)
Commander Submarine force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (ComSubLant)
Commanding General Fleet Marine Force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (CG FMFLant)
Unidades subordinadas a las anteriores:
Commander 2nd Fleet, Norfolk, Virginia (ComSecondFlt)
Commander Eastern Atlantic, Londres, Gran Bretaña (ComEastLant)
Commander South Atlantic Force, Roosevelt Roads, Puerto Rico (ComSoLant)
Commander Iceland ASW Group, Keflavik, Islandia (ComIceASWGru)
Commander US Naval Forces Iceland, Keflavik, Islandia (ComNavIce)*
Commander US Naval Forces Azores (ComUSNavForAzores)*
Commander US Naval Forces Caribbean, Roosevelt Roads, Puerto Rico (ComNavForCarib)*
Commander US Naval Forces Southern Command, Balboa, Zona del Canal (ComUSNavSo)†

* Cometido exclusivo
† Cometidos adicionales

(Nota: esta relación ha sido simplificada omitiendo numerosas actividades complementarias)

COMMANDER-IN-CHIEF, US NAVY EUROPE, LONDRES, GRAN BRETAÑA (CIRCUNSNAVEUR)

Commander 6th Fleet, Gaeta, Italia (ComSixFlt)
Commander Fleet Air Mediterranean, Nápoles, Italia (ComFAirMed)
Commander Middle East force, Bahraim, Estados del Golfo (ComMidEastFor)
Commander Submarine Force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (ComSubLant)†
Commander Naval Air Force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (ComNavAirLant)†

† Cometidos adicionales

COMMANDER-IN-CHIEF, PACIFIC FLEET, PEARL HARBOR, HAWAI (CINCPLACFT)

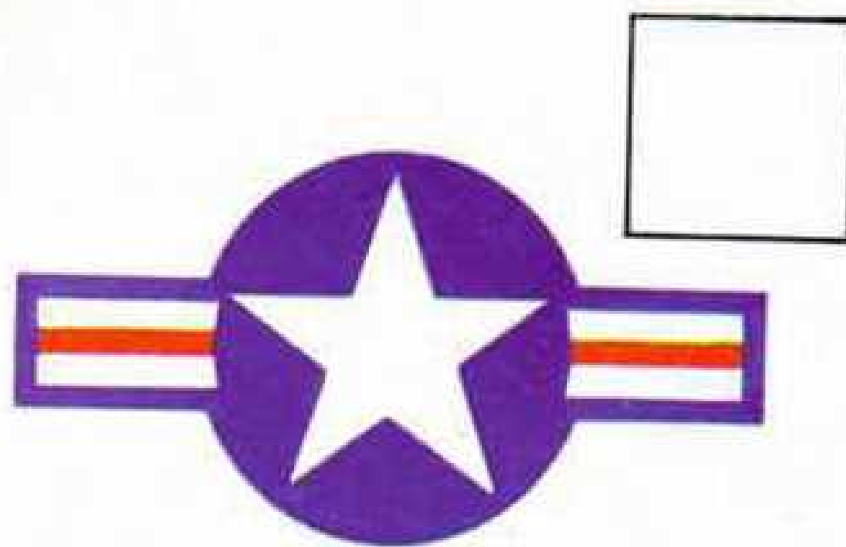
Commander Naval Air Force, Pacific Fleet, North Island, California (ComNavAirPac)
Commander Naval Surface Force, Pacific Fleet, Coronado, California (ComNavSurfPac)
Commander Submarine force, Pacific Fleet, Pearl Harbor, Hawai (ComSubPac)
Commanding General Fleet Marine Force, Pacific Fleet, Camp H. M. Smit, Hawai (CG FMFPac)
Unidades subordinadas a las anteriores:
Commander 3rd Fleet, Isla Ford, Hawai (ComThirdFlt)
Commander 7th Fleet, Yokosuka, Japón (ComSeventhFlt)
Commander Naval Forces, Japan, Yokosuka, Japón (ComNavForJapan)
Commander Naval Forces Korea, Seul, República de Corea (ComNavForKorea)
Commander Naval Forces Marianas, Guam, Marianas (ComNavForMarianas)
Commander Naval Forces Philippines, Subic Bay, Filipinas (ComNavForPhilippines)

(Nota: esta relación ha sido simplificada omitiendo numerosas actividades complementarias)

PORTAVIONES DE LA US NAVY

Nombre/Número	Puerto base	Flota
USS *Midway*/CV 41	Yokosuka, Japón	Pacífico
USS *Coral Sea*/CV 43	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *Forrestal*/CV 59	Mayport, Florida	Atlántico
USS *Saratoga*/CV 60	Mayport, Florida	Atlántico
USS *Ranger*/CV 61	Brementon, Washington	Pacífico
USS *Independence*/CV 62	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *Kitty Hawk*/CV 63	North Island. California	Pacífico
USS *Constellation*/CV 64	North Island. California	Pacífico
USS *Enterprise*/CVN 65	Alameda, California	Pacífico
USS *America*/CV 66	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *John F. Kennedy*/CV 67	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *Nimitz*/CVN 68	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *Eisenhower*/CVN 69	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *Vinson*/CVN 70	Alameda, California	Pacífico

La US Navy (2)





Este Grumman EA-6B Prowler pertenece al VAQ-135 «Black Panthers». Desarrollo con electrónica avanzada del EA-6A, tiene capacidad para cuatro tripulantes. Primer avión de la US Navy diseñado específicamente para la lucha electrónica táctica, el EA-6B ha sido sometido al programa ICAP-2 (Increased Capability 2) durante 1984 (foto Robert L. Lawson).

El potencial del poder aeronaval estadounidense reside en los portaviones (CV), ya que casi el 60 % de los efectivos aéreos de primera línea de la US Navy opera habitualmente desde las cubiertas de vuelo de los 14 portaviones que ésta tiene actualmente en activo, distribuidos entre las flotas del Atlántico y el Pacífico. Con la única excepción del USS *Midway,* todos ellos tienen su puerto base en las costas estadounidenses, desde donde parten para sus largos cruceros en aguas de ultramar, la mayoría de las veces en el Pacífico Occidental y el Mediterráneo. Cuando estos portaviones se hallan destacados lejos de las aguas continentales norteamericanas, pasan a depender directamente de la 6.ª y la 7.ª Flotas, y sus cruceros suelen prolongarse durante unos cinco o seis meses. Además de los despliegues mencionados, tienen también lugar cruceros más breves en aguas próximas al continente estadounidense, generalmente en el marco de operaciones previas a su envío a las zonas distantes antes mencionadas. Esos cruceros de menor entidad están normalmente controlados por la 2.ª Flota (Atlántico) y la 3.ª Flota (Pacífico).

El control de la fuerza de portaviones corresponde a cada comandante de la Naval Air Force a través de un total de ocho Carrier Groups (cuatro para cada flota principal), si bien sólo siete de esos CarGrus tienen portaviones asignados de forma permanente; el CarGru de Nápoles (Italia) utiliza los CV que se le envían desde Estados Unidos.

Cada uno de los portaviones embarca normalmente una organización conocida como Carrier Air Wing (CVW), que tiene como misión el control operacional y administrativo de varios escuadrones embarcados. El comandante de cada CVW es a su vez responsable frente al capitán de navío del portaviones a que está asignada la CVW. En el momento de elaborar el presente artículo existían 13 CVW, de las que la más reciente acabada de ser comisionada; las previsiones a largo plazo contemplan la creación de otra CVW en el término de unos tres años, a fin de conseguir que cada unidad pueda estar permanentemente asignada a cada uno de los 14 portaviones existentes.

La composición de cada CVW varía de acuerdo con el tamaño del buque a que es asignada; por ejemplo, los dos viejos CV de la clase «Midway» son incapaces de llevar tantos aparatos como los buques de clases más recientes. En la mayoría de los casos, empero, el parque de vuelo es bastante similar, pues cada CVW está concebida para que pueda desempeñar con eficacia todos los aspectos tácticos asignados a la aviación marítima. En efecto, una CVW comprende cazas, aviones de ataque, plataformas de alerta temprana, aviones y helicópteros de lucha antisubmarina, aparatos de lucha electrónica, de reconocimiento e incluso de transporte. Los modelos utilizados con más asiduidad son los Grumman F-14A Tomcat, Vought A-7E Corsair, Grumman A-6E Intruder, Lockheed S-3A Viking, Grumman EA-6B Prowler, Sikorsky SH-3H Sea King y Grumman E-2C Hawkeye.

La composición de cada fuerza suele ser uniforme, pero puede ser alterada a conveniencia dependiendo del carácter de una misión específica. Así, por ejemplo, puede interesar el embarque de más aviones antisubmarinos, pero para que estos puedan acomodarse en el buque ello tiene que ir en detrimento de otros integrantes de la CVW. Normalmente, un portaviones de gran desplazamiento, como los de las clases «Forrestal» o «Nimitz», puede embarcar entre 85 y 90 aviones, que se desglosan habitualmente en dos escuadrones de caza con 24 F-14A, dos escuadrones de ataque ligero con 24 A-7E, un escuadrón de ataque medio con diez A-6E y cuatro cisternas KA-6D, un escuadrón ASW de ala fija con diez S-3A, un escuadrón ASW de ala rotatoria con seis SH-3H, un escuadrón ECM con cuatro EA-6B, un escuadrón AEW con cuatro E-2C y un destacamento de transporte con un único Gumman C-1A.

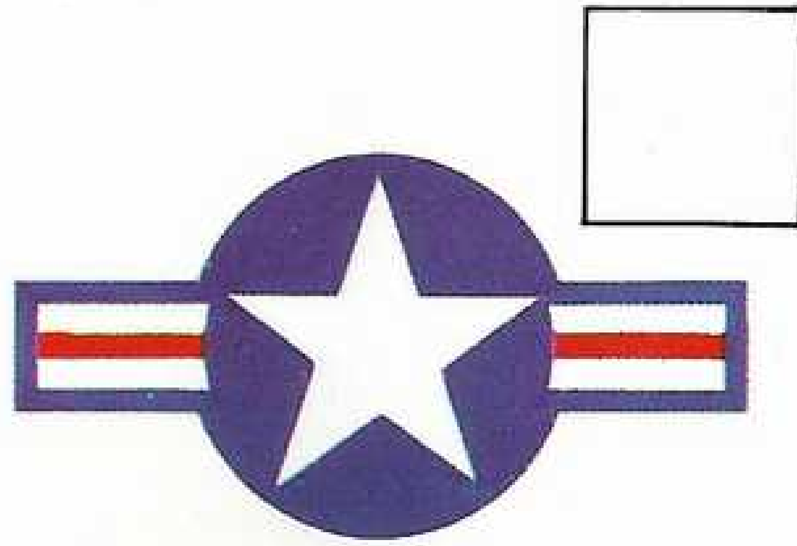
Cuando no están embarcados, los escuadrones pasan a depender del control administrativo de una organización funcional, organizada según un esquema de comunión de modelos de aviones. Por ejemplo, todas las unidades de F-14A Tomcat de la Flota del Atlántico están agrupadas en Oceana (Virginia) bajo la tutela de la Fighter Wing One (FitwingOne), en tanto que los elementos de ataque ligero de la Flota del Pacífico están agrupados en la Light Attack Wing Pacific (LatWingPac), con sede en Lemoore, California.

En lo que respecta a los aviones, la modernización de los efectivos embarcados es un proceso cuidadosamente gradual. El nuevo material (el más destacable actualmente es el McDonnell Douglas F/A-18A Hornet) se va incorporando paulatinamente al tiempo que los aviones con más tiempo en servicio son periódicamente sometidos a procesos de modernización, en cuyo curso se incorporan los más recientes avances de la tecnología militar.

Este E-2C Hawkeye del VAW-123, con base en Norfolk, ha sido fotografiado mientras operaba desde la estación aeronaval de Fallon durante un programa de entrenamiento con la CVW-1. Normalmente, cada portaviones lleva cuatro E-2C, pero recientemente el VAW-116 «Sun Kings» ha efectuado un despliegue en ultramar con cinco aparatos de este tipo (foto Robert L. Lawson).



La US Navy (3)





Fotografiado en el momento de lanzar una bomba convencional en un polígono de tiro de California, este McDonnell Douglas F/A-18A Hornet lleva los emblemas del VFA-113 «Stingers», una de las primeras unidades equipadas con este modelo. El reequipamiento de los escuadrones de A-7 Corsair II y F-4 Phantom II se está llevando a cabo a pesar de los problemas estructurales detectados en el Hornet, que McDonnell Douglas corregirá en distintas fases. El punto fuerte del Hornet es la rapidez del cambio de configuración, de manera que un avión que regresa de una misión de bombardeo táctico puede ser preparado en muy pocos minutos para otra de combate aire-aire. Las prestaciones de este aparato son también remarcables, poseyendo una maniobrabilidad y una aceleración vertical fenomenales (foto Robert L. Lawson).

UNIDADES AÉREAS EMBARCABLES DE LA FLOTA DEL PACÍFICO

Escuadrones de caza y alerta temprana

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VAW-110	Miramar, California	E-2C	RAG Entren.
VAW-112	Miramar, California	E-2C	9
VAW-113	Miramar, California	E-2C	14
VAW-114	Miramar, California	E-2C	15
VAW-115	Atsugi, Japón	E-2B	5
VAW-116	Miramar, California	E-2C	2
VAW-117	Miramar, California	E-2C	11
VF-1	Miramar, California	F-14A	2
VF-2	Miramar, California	F-14A	2
VF-21	Miramar, California	F-14A	14
VF-24	Miramar, California	F-14A	9
VF-51	Miramar, California	F-14A	15
VF-111	Miramar, California	F-14A	15
VF-114	Miramar, California	F-14A	11
VF-124	Miramar, California	F-14A	RAG Entren.
VF-126	Miramar, California	TA-4J	Entren.
VF-151	Atsugi, Japón	F-4S	5
VF-154	Miramar, California	F-14A	14
VF-161	Atsugi, Japón	F-4S	5
VF-211	Miramar, California	F-14A	9
VF-213	Miramar, California	F-14A	11
FWS	Miramar, California	F-5E	ACM Entren.

Escuadrones de ataque ligero

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VA-2	Lemoore, California	A-7E	11
VFA-25	Lemoore, California	F/A-18A	?
VA-27	Lemoore, California	A-7E	14
VA-56	Atsugi, Japón	A-7E	5
VA-93	Atsugi, Japón	A-7E	5
VA-94	Lemoore, California	A-7E	11
VA-97	Lemoore, California	A-7E	14
VFA-113	Lemoore, California	F/A-18A	?
VA-122	Lemoore, California	A-7E	RAG Entren.
VFA-125	Lemoore, California	F/A-18A	RAG Entren.
VA-127	Lemoore, California	TA-4J	ACM Entren.
VA-146	Lemoore, California	A-7E	?
VA-147	Lemoore, California	A-7E	?
VA-192	Lemoore, California	A-7E	9
VA-195	Lemoore, California	A-7E	9

Escuadrones de ataque medio y contramedidas

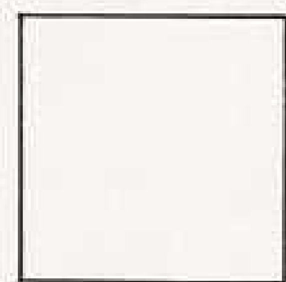
Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VA-52	Whidbey Island, Washington	A-6E	15
VA-95	Whidbey Island, Washington	A-6E	11
VA-115	Atsugi, Japón	A-6E	5
VA-128	Whidbey Island, Washington	A-6E	RAG Entren.
VA-145	Whidbey Island, Washington	A-6E	2
VA-165	Whidbey Island, Washington	A-6E	9
VA-196	Whidbey Island, Washington	A-6E	14
VAQ-129	Whidbey Island, Washington	EA-6B	RAG Entren.
VAQ-130	Whidbey Island, Washington	EA-6B	?
VAQ-131	Whidbey Island, Washington	EA-6B	6
VAQ-132	Whidbey Island, Washington	EA-6B	7
VAQ-133	Whidbey Island, Washington	EA-6B	11
VAQ-134	Whidbey Island, Washington	EA-6B	15
VAQ-135	Whidbey Island, Washington	EA-6B	8
VAQ-136	Atsugi, Japón	EA-6B	5
VAQ-137	Whidbey Island, Washington	EA-6B	3
VAQ-138	Whidbey Island, Washington	EA-6B	9
VAQ-139	Whidbey Island, Washington	EA-6B	?

Escuadrones de lucha antisubmarina

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
HC-1 Det. 2	Atsugi, Japón	SH-3G	5
HS-2	North Island, California	SH-3H	2
HS-4	North Island, California	SH-3H	15
HS-6	North Island, California	SH-3H	11
HS-8	North Island, California	SH-3H	9
HS-10	North Island, California	SH-3H	RAG Entren.
HS-12	North Island, California	SH-3H	14
VS-21	North Island, California	S-3A	?
VS-29	North Island, California	S-3A	15
VS-33	North Island, California	S-3A	9
VS-37	North Island, California	S-3A	11
VS-38	North Island, California	S-3A	?
VS-41	North Island, California	S-3A	RAG Entren.

RAG = Grupo de reemplazo
ACM = Unidad de entrenamiento de combate aéreo
CVW = Ala embarcada





Singapur



Las Fuerzas Aéreas de la República de Singapur han sufrido una evolución importante desde su formación, en 1968, como Mando de Defensa Aérea de Singapur. Herederas de las instalaciones e infraestructuras dejadas por la RAF, las FARS están integradas por unos 5 000 hombres y operan desde cuatro bases principales, Tengah, Changi International, Seletar y Paya Lebar. La defensa aérea de Singapur es el cometido primordial del 144.° Escuadrón, con base en Tengah, en el noroeste, y equipado con 24 Northrop F-5E y seis biplazas F-5F. Las entregas de estos aparatos comenzaron en 1979, y para armarlos se dispone de unos 200 misiles aire-aire AIM-9J Sidewinder. La estación de radar de Bukit Gombak, de origen británico, está encargada de la alerta temprana contra cualquier ataque exterior y recibe datos de instalaciones periféricas de detección antes de informar a los escuadrones de combate. No es ningún secreto que Singapur mantiene estrechos vínculos con su vecina Malaysia, y que entre los dos países circula un importante flujo de informes de carácter militar.

Con un esquema de camuflaje de defensa aérea, este Northrop F-5E Tiger II pertenece al 144.° Escuadrón, con base en Tengah. En el soporte marginal de estribor aparece un misil Sidewinder de práctica.

A fin de potenciar el esquema defensivo de las FARS se está negociando la firma de un contrato de adquisición de ocho cazabombarderos General Dynamics F-16; si las negociaciones llegasen a buen puerto, estos aviones se recibirían en un plazo de dos años. El pedido que sí está confirmado es el de dos Grumman E-2C Hawkeye, destinados a misiones de alerta temprana, mando y vigilancia.

Para las misiones de ataque, las fuerzas aéreas cuentan con unos treinta McDonnell Douglas A-4S Skyhawk y cinco entrenadores distribuidos en dos escuadrones de primera línea. Se baraja la posibilidad de adquisición de aparatos A-4C ex US Navy, posiblemente unas 40 células, que serían modificadas al patrón A-4S por cuenta de Singapore Aircraft Industries (SAI). Estos Skyhawk serían, sin duda, el necesario reemplazo de los 35 Hawker Hunter Mk 74/75, que se alinean en las filas de las FARS desde sus primeros tiempos.

Una unidad de transporte, con base en Paya Lebar, utiliza ocho Lockheed Hercules, cuatro de los cuales son C-130B y los otros cuatro C-130H. Los segundos han sido modificados en aviones cisterna y de transporte con la colaboración de Israel Aircraft Industries, con la intención de aumentar el alcance y las posibilidades operacionales de los F-5 y A-4. Seis Short Skyvan, adquiridos a principios de los años setenta y usados en cometidos SAR, están actualmente a la venta, pues su papel ha sido totalmente asumido por algunos de los helicópteros Bell UH-1 comprados a Estados Unidos. Se han recibido por lo menos veinte UH-1B a continuación de 17 UH-1H, y la mayoría de ellos están destinados al transporte de tropas en apoyo del Ejército.

Las FARS satisfacen sus propias necesidades de entrenamiento básico y conversión operacional. La etapa inicial se realiza en el tipo italiano SIAI-Marchetti SF.260, del que 20 ejemplares vuelan desde Paya Lebar; algunos de estos biplazas pueden ser equipados para entrenamiento armado. El entrenamiento a reacción corre a cargo de 16 BAe Strikemaster Mk, 84 adquiridos en 1969 y complementados por otros cinco comprados a Omán en 1977. Destinados también a la enseñanza, existen 24 Lockheed T-33A procedentes de los excedentes franceses. Para modernizar su flota de instrucción, Singapur se ha convertido en el primer comprador del entrenador ligero a reacción SIAI-Marchetti S.211. Seis se han recibido directamente de la línea de montaje italiana, junto con componentes para que otros sean ensamblados por SAI; el pedido total supone alrededor de 30 aviones. Para el entrenamiento en helicóptero se hallan en servicio seis Aérospatiale AS.35OE Ecureuil, en tanto que con la misma compañía francesa se ha formalizado un pedido por 22 AS.332 Super Puma, más otros 12 en opción, destinados a misiones utilitarias y de transporte de tropas.



Las FARS recibieron en 1982 seis helicópteros ligeros polivalentes Aérospatiale AS.350E Ecureuil. Son utilizados como entrenadores por el 123.° Escuadrón de Seletar.

Unidades de vuelo de las Fuerzas Aéreas de la República de Singapur

Unidades de combate

McDonnell Douglas A-4S/TA-4S Skyhawk

Unidad	*Base*
141, 142, 143 Escns.	Tengah

Northrop F-5E/F

Unidad	*Base*
144 Escn.	Tengah

Hawker Hunter FGA.Mk 74/FR.Mk 74A/T.Mk 75

Unidad	*Base*
140, 141 Escns.	Tengah

Unidades de transporte y entrenamiento

Lockheed C-130B/H Hercules

Unidad	*Base*
121 Escn.	Paya Lebar

Bell UH-1B/H Iroquois

Unidad	*Base*
120 Escn.	Seletar/Sembawang

Bell/Modelo 212

Unidad	*Base*
120 Escn.	Changi

Aérospatiale AS.350E Ecureuil

Unidad	*Base*
123 Escn.	Seletar

British Aerospace Strikemaster Mk 84

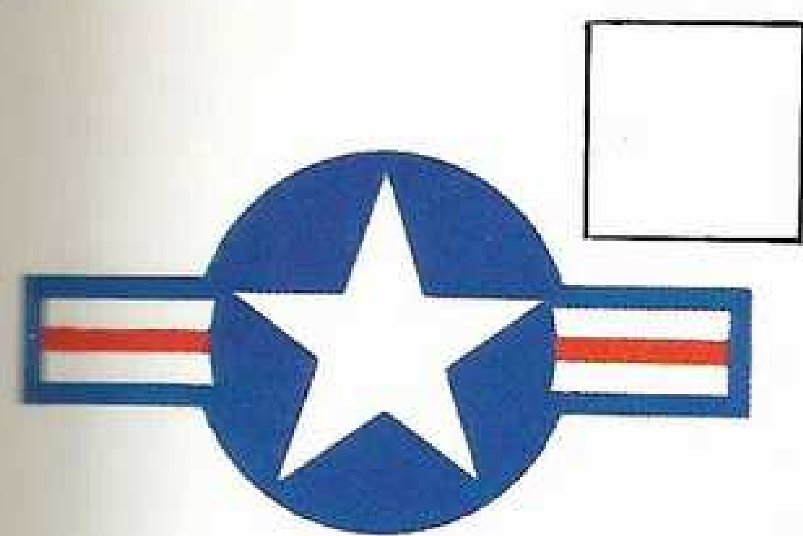
Unidad	*Base*
130 Escn.	Tengah

Lockheed T-33A

Unidad	*Base*
131 Escn.	Tengah

SIAI-Machetti SF.260MS

Unidad	*Base*
150 Escn.	Paya Lebar



La US Navy (4)



Un Grumman F-14A Tomcat a punto de ser lanzado exhibe el emblema de escuadrón en la deriva, perteneciente al VF-41 «Black Aces». Fue este escuadrón el que consiguió las dos primeras victorias aéreas en F-14, cuando dos aviones, el «Fast Eagle 102» y el «Fast Eagle 107», abatieron dos Sukhoi Su-22 «Fitter» libios sobre el golfo de Sirte, el 19 de agosto de 1981. Esos aparatos operaban desde el USS *Nimitz* (CVN 68), en el marco del despliegue de la 6.ª Flota en el Mediterráneo.

UNIDADES EMBARCABLES DE LA FLOTA DEL ATLÁNTICO

Ala de Caza Uno

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VF-11	Oceana, Virginia	F-14A	3
VF-14	Oceana, Virginia	F-14A	6
VF-31	Oceana, Virginia	F-14A	3
VF-32	Oceana, Virginia	F-14A	6
VF-33	Oceana, Virginia	F-14A	1
VF-41	Oceana, Virginia	F-14A	8
VF-43	Oceana, Virginia	F-5E/F	ACM Entr.
VF-74	Oceana, Virginia	F-14A	17
VF-84	Oceana, Virginia	F-14A	8
VF-101	Oceana, Virginia	F-14A	RAG Entr.
VF-101 Det. KW	Cayo Hueso, Florida	F-14A	RAG Entr.
VF-102	Oceana, Virginia	F-14A	1
VF-103	Oceana, Virginia	F-14A	17
VF-142	Oceana, Virginia	F-14A	7
VF-143	Oceana, Virginia	F-14A	7

Ala de Ataque Ligero Uno

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VA-12	Cecil Field, Florida	A-7E	7
VA-15	Cecil Field, Florida	A-7E	6
VA-37	Cecil Field, Florida	A-7E	15
VA-45	Cayo Hueso, Florida	TA-4J	Entr.
VA-46	Cecil Field, Florida	A-7E	1
VA-66	Cecil Field, Florida	A-7E	7
VA-72	Cecil Field, Florida	A-7E	1
VA-81	Cecil Field, Florida	A-7E	17
VA-82	Cecil Field, Florida	A-7E	8
VA-83	Cecil Field, Florida	A-7E	17
VA-86	Cecil Field, Florida	A-7E	8
VA-87	Cecil Field, Florida	A-7E	6
VA-105	Cecil Field, Florida	A-7E	15
VFA-106	Cecil Field, Florida	F/A-18A	RAG Entr.
VFA-131	Cecil Field, Florida	F/A-18A	13
VFA-132	Cecil Field, Florida	F/A-18A	13
VA-174	Cecil Field, Florida	F/A-18A	RAG Entr.

Ala de Ataque Medio Uno

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VA-34	Oceana, Virginia	A-6E	1
VA-35	Oceana, Virginia	A-6E	8
VA-42	Oceana, Virginia	A-6E	RAG Entr.
VA-55	Oceana, Virginia	A-6E	13
VA-65	Oceana, Virginia	A-6E	7
VA-75	Oceana, Virginia	A-6E	3
VA-85	Oceana, Virginia	A-6E	3
VA-176	Oceana, Virginia	A-6E	6

Ala de Alerta Temprana Aerotransportada Embarcable Doce

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VAW-120	Norfolk, Virginia	E-2C	RAG Entr.
VAW-121	Norfolk, Virginia	E-2C	7
VAW-122	Norfolk, Virginia	E-2C	6
VAW-123	Norfolk, Virginia	E-2C	1
VAW-124	Norfolk, Virginia	E-2C	8
VAW-125	Norfolk, Virginia	E-2C	17
VAW-126	Norfolk, Virginia	E-2C	3
VAW-127	Norfolk, Virginia	E-2C	13

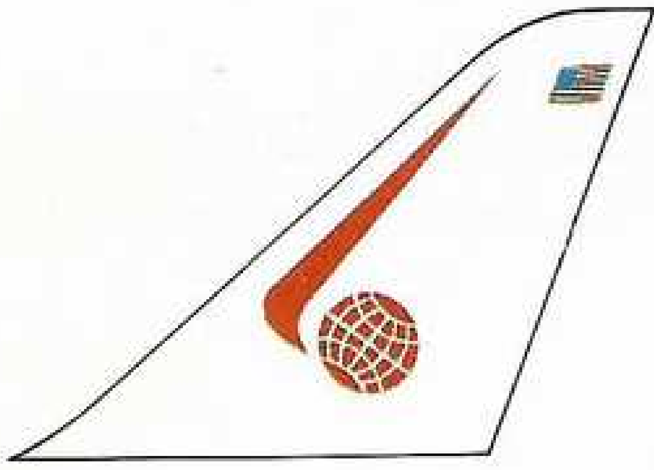
Ala de Aviones de Lucha Antisubmarina Uno

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VS-22	Cecil Field, Florida	S-3A	3
VS-24	Cecil Field, Florida	S-3A	8
VS-28	Cecil Field, Florida	S-3A	6
VS-30	Cecil Field, Florida	S-3A	17
VS-31	Cecil Field, Florida	S-3A	7
VS-32	Cecil Field, Florida	S-3A	1
VSSU	Cecil Field, Florida	S-3A	Entr.

Ala de Helicópteros de Lucha Antisubmarina Uno

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
HS-1	Jacksonville, Florida	SH-3H	RAG Entr.
HS-3	Jacksonville, Florida	SH-3H	17
HS-5	Jacksonville, Florida	SH-3H	7
HS-7	Jacksonville, Florida	SH-3H	3
HS-9	Jacksonville, Florida	SH-3H	8
HS-11	Jacksonville, Florida	SH-3H	1
HS-13	Jacksonville, Florida	SH-3H	13
HS-15	Jacksonville, Florida	SH-3H	6

World Airways



World Airways fue fundada el 29 de marzo de 1948 y comenzó a operar con hidrocanoas Boeing Modelo 314A, que fueron remplazados en 1949 por dos Curtiss C-46 Commando matriculados N1442V y N1443V. Los C-46 se utilizaron en vuelos *charter* desde la base de operaciones de la compañía, en Oakland (California). Dos Douglas DC-4 remplazaron a los C-46 en 1955 y al año siguiente la compañía recibió su primer contrato del MATS para llevar carga y personal militar desde la costa oeste de EE UU hasta Japón. El 28 de enero de 1959 se le concedió un certificado de operatividad interestatal, seguido al cabo de 18 meses, el 15 de junio de 1960, por un contrato LOGAIR de la USAF para transportar carga entre los diversos estados de la unión. A fin de poder afrontar con garantías de éxito su nuevo cometido, la aerolínea alquiló a partir de julio de 1960 numerosos aviones DC-4 y Douglas DC-6.

En enero de 1961, la compañía arrendó sus cuatro primeros Lockheed L-1049H Super Constellation para efectuar por cuenta del MATS vuelos entre California y Bangkok, Tokio, Okinawa y Manila. El 1 de abril de 1963, World Airways obtuvo un certificado interino para operar vuelos *charter* a ultramar transportando mercancías y ese mismo año recibió sus tres primeros aviones Boeing 707-370C.

El 5 de abril de 1966 comenzaron los servicios transatlánticos utilizando los Boeing 707, en tanto que el 30 de setiembre de ese mismo año se efectuaban los primeros vuelos hacia el Pacífico y América del Sur. Los DC-6A fueron sustituidos en 1967 por Boeing 727-173C, de los que el primero (con la matrícula N690WA) se recibió el 12 de julio. Los otros cinco se habían entregado a finales de setiembre y fueron utilizados principalmente en vuelos LOGAIR. El 12 de marzo de 1971 la compañía recibió su primer Douglas DC-8-63CF (N802WA). La mayor capacidad de este avión permitió a World Airways llevar más pasajeros sobre las rutas servidas por los 707. Una expansión similar tuvo lugar cuando, el 27 de abril de 1973, se recibió el primer Boeing 747-273C (N747WA), que llevó a cabo su servicio inaugural, de Los Angeles a Londres-Gatwick, el 12 de mayo.

Actualmente la compañía utiliza los McDonnell Douglas DC-10-30CF. El primer avión de este tipo (N103WA) se recibió el 7 de marzo de 1978. World Airways lleva a cabo servicios regulares de larga distancia en los propios Estados Unidos y a Honolulu, Londres y Frankfurt. Sus principales operaciones son los *charter* de pasajeros y mercancías, así como los contratos del Military Airlift Command.



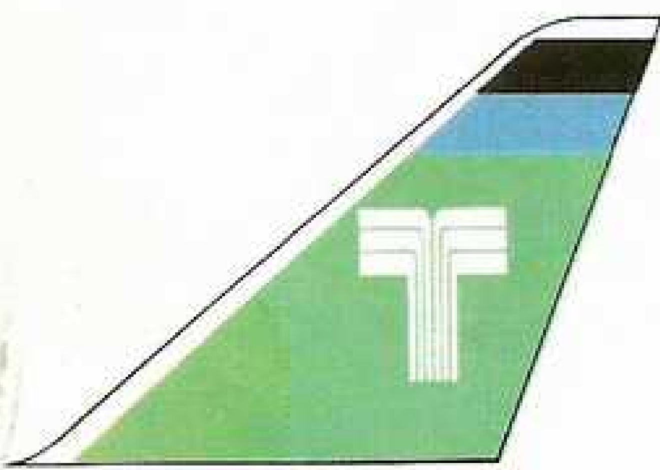
McDonnell Douglas DC-10-30CF, utilizado en rutas interiores e internacionales.

Flota de Wolrd Airways

McDonnel Douglas DC-10-30CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N103WA	46075
N104WA	46986
N105WA	46987
N106WA	46835
N107WA	46836
N108WA	46837
N109WA	47819
N112WA	47820

Transamerica Airlines



La que es hoy Transamerica Airlines fue constituida el 20 de diciembre de 1948 por Kirk Kerkorian como Los Angeles Air Services, con aviones Douglas DC-3 efectuando vuelos *charter* desde la base de la compañía, en Los Angeles. En abril de 1952 adquirió un Lockheed L-49 Constellation (N74192) que fue inmediatamente alquilado a California Hawaiian. A principios de 1957, LAAS vendió todos sus aviones y no volvió a reasumir los servicios hasta 1958, como compañía de transporte de mercancías. A finales de 1959 recibió dos Douglas DC-6, a los que siguió un tercero en agosto de 1960. El 18 de julio de 1960 se cambió la denominación de la compañía por la de Trans International Airlines.

A principios de los años sesenta se adquirió una importante flota de Lockheed L-1049 Constellation; el primero (N6925C) se compró el 14 de noviembre de 1960 y entró en servicio el 21 de diciembre de ese año. TIA llegó a utilizar doce Super Constellation, de los que el último fue retirado en junio de 1967, a fin de hacer frente a los contratos que había adquirido con el MATS para sobrevolar el Pacífico. El 20 de junio de 1962, TIA recibió el prototipo Douglas DC-8-51 (N8008D), seguido por el primer modelo alargado (un DC-8-61 matriculado N8962T).

El 5 de abril de 1966 comenzaron los *charter* transatlánticos, seguidos por servicios al Pacífico y América del Sur el 30 de setiembre de ese mismo año. En tiempos más recientes, TIA llevó a cabo más *charter* civiles internacionales, en los que resultó muy útil el McDonnell Douglas DC-10-30: el primero de ellos, un DC-10-30CF, se recibió el 27 de abril de 1973 con la matrícula N101TV. El 1 de diciembre de 1967, TIA absorbió la compañía *charter* Saturn Airways junto con su flota de aviones Lockheed L-188 Electra y Lockheed L-100 Hercules.

El 1 de octubre de 1979, TIA cambió de denominación, pasando a llamarse Transamerica Airlines. Los Douglas DC-10-30CF han sido remplazados por Boeing 747-271C, el primero de los cuales, matriculado N741TV, se recibió oficialmente el 21 de diciembre de 1979. Actualmente, esta compañía utiliza sus Boeing 747 y DC-8 en *charter* internacionales de pasaje, y los L-188 y L-100 en operaciones de transporte de mercancías.

Flota actual de Transamerica Airlines

Boeing 747-271C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
N741TV	21964	
N742TV	21965	Uncle Sam
N743TV	22403	

Douglas DC-8-63/73CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N804WA	46137*
N805WA	46143*
N870TV	46086
N871TV	45968
N872TV	46001
N4864T	46059
N4865T	46073
N4866T	46089
N4867T	46090
N4868T	46091
N4869T	46117

*alquilado de GATX

Lockheed L-100-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N10ST	4383
N11ST	4384
N12ST	4388
N15ST	4391
N16ST	4134
N18ST	4208
N19ST	4147
N20ST	4561
N21ST	4586
N23ST	4301
N24ST	4101

Lockheed L-188CF Electra

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N853U	2006
N854U	2009
N857U	2014
N858U	2015
N859U	2016
N860U	2017
N861U	2018

Flota suministrada por Editions JP



VARIG



El mayor avión de la flota de VARIG es el McDonnel Douglas DC-10-30 que, por lo general, cubre los servicios regulares a Europa.

La Empresa da Viaçao Aerea Río Grandese (VARIG) fue fundada en Brasil el 7 de mayo de 1927 e inició sus operaciones el 15 de junio de ese año entre Rio de Janeiro y Porto Alegre utilizando un Dornier Wal matriculado P-BAAA. A continuación, se inauguraron varias rutas interestatales con hidroaviones Dornier Merkur hasta 1931, cuando la compañía suspendió temporalmente sus operaciones debido a la inviabilidad de empleo de los Dornier en el estado de Rio Grande do Sul.

En abril de 1932 se reasumieron las operaciones con dos aparatos terrestres Junkers F.13 (P-BAAF y P-BAAG), permitiendo a VARIG volar diariamente a las localidades más populosas. Entre 1938 y 1939 se recibieron dos aviones Junkers Ju 52/3m. El 5 de agosto de 1942 un de Havilland D.H. 89A Rapide (PP-VAN) efectuó su primer vuelo internacional de la empresa, entre Pôrto Alegre y Montevideo (Uruguay). Durante la II Guerra Mundial, VARIG integró en su flota siete Lockheed L.10A Electra (de PP-VAP a PP-VAV). En 1943 se iniciaron vuelos de mercancías entre Pôrto Alegre y Pelotas con los L.10A y F.13.

En 1946 se recibieron los cinco primeros aviones de una sustancial flota de Douglas DC-3, seguidos por Curtiss C-46 Commando a finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta. El primer Commando (matriculado PP-VBI) se recibió el 10 de mayo de 1948.

En 1953, VARIG tuvo acceso a la prestigiosa ruta a Nueva York y para hacerle frente encargó tres Lockheed L-1049G Super Constellation, el primero de los cuales (PP-VDA) lo recibió el 3 de mayo de 1955. El primer vuelo entre Rio de Janeiro y Nueva York tuvo lugar el 2 de agosto de 1955. Por la época en que se encargaron los Constellation, se firmó un contrato con Pan American para la compra de cinco Convair CV-240; el primero de ellos se entregó el 23 de setiembre de 1954 y entró en servicio poco tiempo después en las rutas interiores. VARIG se labró una buena reputación en su línea a Nueva York y para mantenerla encargó dos Sud-Aviation Caravelle 1 el 16 de octubre de 1957. El primero de ellos se recibió el 16 de setiembre de 1959 con la matrícula PP-VJC y llevó a cabo el primer servicio de Buenos Aires a Nueva York el 19 de diciembre de 1959, vía Montevideo, São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Puerto España y Nassau. Los Caravelle fueron al poco tiempo sustituidos por Boeing 707-441, cuyos dos primeros ejemplares (PP-VJA y PP-VJB) se recibieron en junio de 1960 y entraron en operación el 2 de julio de 1960.

En agosto de 1961 el gobierno brasileño planteó a VARIG la posibilidad de asumir la vasta red de cobertura de REAL y su amplia flota de aviones Douglas DC-3 y DC-6B, Curtiss C-46, Convair CV-440, Lockheed L-188 Electra y Constellation. VARIG aceptó el reto y de la noche a la mañana se halló convertida en la mayor aerolínea de América del Sur y en una de las 20 primeras del mundo. El 9 de febrero de 1965 absorbió otra compañía, Panair do Brasil, junto con sus dos DC-8 y tres días más tarde VARIG comenzaba a servir las rutas de la empresa recién integrada.

Las rutas interiores se reforzaron el 14 de noviembre de 1967 con la recepción del primero de los diez Hawker Siddeley HS 748, y una vez que la flota de éstos estuvo completa, la compañía comenzó a vender los DC-3 y CV-240. A finales de los años sesenta se recibieron más Boeing 707 y se inauguraron servicios a Tokio (26 de junio de 1968) y Luanda y Johannesburgo (21 de junio de 1970). Durante los cinco primeros años de los setenta VARIG recibió tres nuevos modelos: Boeing 727-41 (el primero en octubre de 1970), Boeing 737-241 (el primero en octubre de 1974) y McDonnell Douglas DC-10-30 (el primero en mayo de 1974). En junio de 1975 se absorbió Cruzeiro do Sul junto con sus rutas y aviones Boeing 727 y Boeing 737. A pesar de ello, Cruzeiro retuvo su identidad, si bien integrando sus funciones y personal con VARIG. Recientemente, la compañía ha recibido los Airbus A300 (el PP-VND el 3 de junio de 1981) y el primer Boeing 747-2L5B (el PP-VNA) se recibió el 30 de enero de 1981.

Actualmente VARIG cubre una extensa red de servicios interiores y regionales, así como un sistema de vuelos internacionales a Europa, Asia, Africa y los países de América.

Flota actual de VARIG

Airbus Industrie A300B4-203

N.° Reg.	N.° Constr.
PP-VND	143
PP-VNE	194

Boeing 707

N.° Reg.	N.° Constr.	Tipo
PP-VJH	20008	320C
PP-VJK	19822	379C
PP-VJS	19321	341C
PP-VJX	19842	345C
PP-VJY	19840	345C
PP-VLI	19433	385C
PP-VLK	19870	324C
PP-VLL	19871	324C
PP-VLM	19869	324C
PP-VLN	19177	324C
PP-VLO	19350	324C
PP-VLP	19940	323C

Boeing 727

N.° Reg.	N.° Constr.	Tipo
PP-VLD	20425	41
PP-VLE	19666	172C
PP-VLF	20422	41
PP-VLG	20423	41
PP-VLH	20424	41
PP-VLQ	19595	95
PP-VLS	19508	173C
PP-VLT	19250	95
PP-VLV	19009	30QC
PP-VLW	19507	173C

Boeing 737-241

N.° Reg.	N.° Constr.
PP-VME	21000
PP-VMF	21001
PP-VMG	21002
PP-VMH	21003
PP-VMI	21004
PP-VMJ	21005
PP-VMK	21006
PP-VML	21007
PP-VMM	21008
PP-VMN	21009

Boeing 737-2K9

N.° Reg.	N.° Constr.
PP-VNF	22504
PP-VNG	22505

Boeing 747-2L5B

N.° Reg.	N.° Constr.
PP-VNA	22105
PP-VNB	22106
PP-VNC	22107

Lockheed L-188 Electra

N.° Reg.	N.° Constr.	Tipo
PP-VJL	1024	188A
PP-VJM	1025	188A
PP-VJN	1037	188A
PP-VJO	1041	188A
PP-VJU	1119	188A
PP-VJV	1126	188A
PP-VJW	1124	188A
PP-VLA	1139	188PF
PP-VLB	1137	188PF
PP-VLC	1093	188A
PP-VLX	1063	188A
PP-VLY	1073	188A

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	N.° Constr.
PP-VMA	46944
PP-VMB	46945
PP-VMD	46916
PP-VMQ	46941
PP-VMS	47818
PP-VMT	47841
PP-VMU	47842
PP-VMV	47843
PP-VMW	47844
PP-VMX	47845
PP-VMY	48282
PP-VMZ	46999

Flota suministrada por Editions JP

Perú

Obligado por su posición estratégica a poseer una fuerza aérea por lo menos tan potente como la de sus naciones vecinas, Perú cuenta con aviones de primera línea adquiridos con el paso de los años en Gran Bretaña, Francia, EE UU y la URSS. Esta disparidad de fuentes indica el deseo peruano de no alineación, refrendado por la compra de cazabombarderos Sukhoi Su-22 como parte de una oferta soviética cursada en 1976. Actualmente, unos 50 de esos aparatos de geometría variable equipan dos escuadrones de la Fuerza Aérea del Perú. Junto con 70 transportes y helicópteros de la misma procedencia, son los únicos aviones militares soviéticos presentes en América del Sur. Algunos informes apuntan que, a pesar de haber sido puestos al día con aviónica avanzada, los Su-22 sufren una disponibilidad algo baja.

Perú se convirtió en 1968 en el primer país sudamericano que encargaba aviones Dassault Mirage, 30 de los cuales (25 Mirage 5P y cinco entrenadores Mirage 5DP) sirven en el Grupo 13 de Chiclayo, en el norte. Existe un pedido adicional por otros 30 cazabombarderos Mirage 50 y las facilidades financieras han animado a la FAP a firmar un contrato por catorce Mirage 2000 y dos entrenadores biplazas. Existe una opción por otros 10 Mirage 2000, que podría formalizarse tras la entrega de los primeros, en el transcurso de 1985.

En el curso de los últimos 28 años Perú ha atesorado una importante fuerza de aviones BAe (BAC/English Electric) Canberra, de los que 30 ejemplares de bombardeo-interdicción y entrenamiento se hallan aún en servicio. La FAP utiliza asimismo una treintena de aparatos Cessna A-37B, asignados a misiones antiguerrilla.

La extensión del país aconseja la tenencia de una importante fuerza de transporte, de modo que sólo los aviones de ala fija peruanos son ya unos 100. Junto con más de 50 helicópteros utilizados por la FAP y un número similar por el Ejército, queda asegurado un considerable apoyo logístico a las fuerzas armadas y a la población civil diseminada por las regiones del interior. El transporte de materiales pesados a las zonas andinas está en manos de siete polimotores Lockheed L100-20 Hercules, en tanto que las misiones de corto alcance corren por cuenta de 16 Antonov An-26 y los de Havilland Canada DHC-5 Buffalo. Otros modelos utilizados también por la FAP son transportes convertibles de carga y pasaje DC-8-62 (ex Swissair), diez de Havilland Canada Twin Otter (algunos equipados con flotadores), doce Pilatus Turbo-Porter, 23 Beech Queen Air y unos pocos Douglas C-47 y Douglas C-54. La flota de aviones VIP para los miembros del gobierno comprende un Fokker F.28 Fellowship y un Dassault-Breguet Falcon 20.

Perú cuenta también con una factoría aeronáutica, erigida para la producción de entrenadores a reacción y aparatos de ataque ligero. Indaer-Perú, que así se llama, construirá un total de 66 aviones Aermacchi M.B.339, en versiones biplaza y monoplaza, durante los próximos cinco años. Del éxito de esta empresa dependerá que se plantee o no la exportación de estos aparatos construidos bajo licencia a otros países de la región. El esquema de entrenamiento de los pilotos peruanos comienza con un nivel primario a bordo de Cessna T-41 y continúa con la etapa básica, con 26 aparatos Cessna T-37C. En 1980 se encargaron doce M.B.339 para remplazar a los T-37, que procedieron directamente de la cadena de montaje de Aermacchi.

El Servicio Aeronaval de la Marina Peruana tiene a su cargo tanto las patrullas antisubmarinas y SAR con aviones de ala fija como las tareas antisubmarinas con helicópteros embarcados. Nueve Grumman S-2E Tracker excedentes de la US Navy y dos Fokker F.27MPA nuevos de fábrica operan desde la principal base aérea de la SAMP, Jorge Chávez, apoyados por cinco transportes C-47. Seis helicópteros polivalentes Agusta-Bell AB.212ASW, armados con misiles aire-superficie Sea Killer, están asignados a la flota de cuatro fragatas lanzamisiles tipo «Lupo», de construcción italiana. Existen también nueve Sikorsky AS-3H Sea King que, entre otras capacidades, pueden desempeñar misiones antibuque con misiles Exocet.

Las misiones de entrenamiento y enlace corresponden a diez Bell 206, dos Alouette III, seis UH-1D/H y seis Beech T-34C propulsados a turbohélice.

La Aviación del Ejército Peruano está principalmente asignada a tareas de transporte y enlace en apoyo de proyectos civiles y al despliegue de las fuerzas de tierra. Este servicio recibió por lo menos 42 Mil Mi-8, en diversos lotes. Completan sus efectivos de vuelo siete Alouette III, ocho Bell 47G y cinco Cessna Super Skywagon.



El modelo de origen italiano Aermacchi M.B.339AP, construido por la empresa nacional Indaer-Perú, equipa un total de tres escuadrones (511, 512 y 513), tanto en sus versiones biplazas como monoplazas.

Unidades de vuelo de la FAP

Unidades de combate

Dassault-Breguet Mirage 5P/5DP

Unidad	*Base*
Grupo 13, Escuadrón 12 y 14	Chiclayo

British Aerospace Canberra B(I).Mk 8/68/B.Mk 2/T.Mk 4/B.Mk 56

Unidad	*Base*
Grupo 9	Renán Elías Olivera

Sukhoi Su-22/22U 'Fitter-F'

Unidad	*Base*
Grupo 12, Escuadrón 11 y 12	Talara

Cessna A-37B Dragonfly

Unidad	*Base*
Grupo 7	Piura

Transporte y entrenamiento

Lockheed L-100-20

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

de Havilland Canada DHC-5 Buffalo

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

Antonov An-26 'Curl'

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

McDonnell Douglas DC-8-62CF

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

Fokker F.28-100

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

Fairchild FH-227

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

Gates Learjet 25B

Unidad	*Base*
Servicio Aerofotográfico Nacional	Las Palmas

de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter

Unidad	*Base*
Grupo 42	Iquitos

Pilatus Turbo-Porter

Unidad	*Base*
Grupo 42	Iquitos

Douglas C-47

Unidad	*Base*
Grupo 42	Iquitos

Beech Queen Air A80

Unidad	*Base*
Servicio Aerofotográfico Nacional	Las Palmas

Cessna T-41D

Unidad	*Base*
Grupo 51, Escuadrón 511, 512, 513	Las Palmas

Aermacchi M.B.339AP

Unidad	*Base*
Grupo 51, Escuadrón 511, 512, 513	Las Palmas

Bell 47G

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 307	Jorge Chávez

Cessna T-37C

Unidad	*Base*
Grupo 51, Escuadrón 511, 512, 513	Las Palmas

Bell 206B JetRanger

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 307	Jorge Chávez

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 307	Jorge Chávez

Messerschmitt-Bölkow-Blohm BO105

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 332	Jorge Chávez

Mil Mi-8-'Hip'

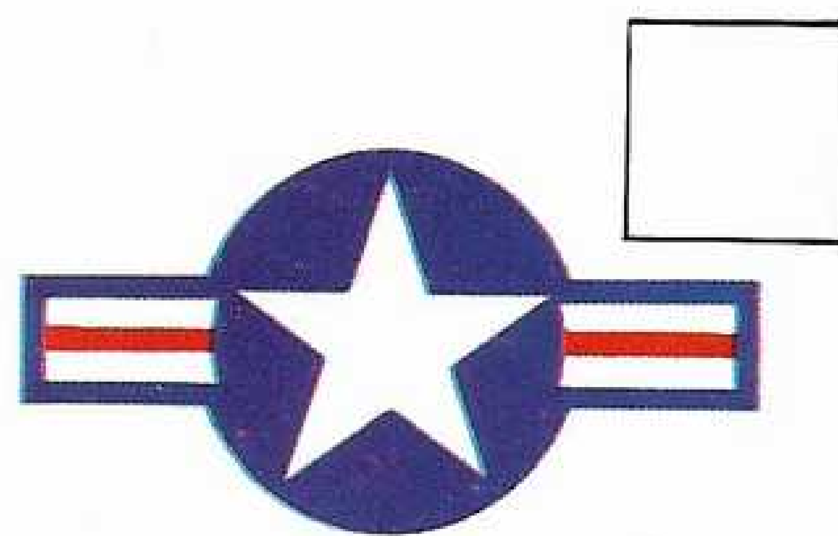
Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 332, 341	Jorge Chávez

Bell Modelo 212

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 341	Jorge Chávez

Mil Mi-6 'Hook'

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 341	Jorge Chávez



US Navy (5)



Destinado a permanecer en servicio hasta el siglo XXI, el Kaman SH-2F Seasprite ha sido recientemente objeto de nuevos pedidos de producción, por 53 ejemplares. Este SH-2F del escuadrón HSL-31 está largando su MAD remolcado AN/ASQ-81 y lleva un torpedo Mk 46 en el soporte de babor. La principal utilización de este aparato es en largos cruceros por el Pacífico y el Mediterráneo (foto US Navy).

Además de las unidades aéreas embarcadas en los portaviones, que constituyen el principal medio ofensivo de la aviación naval de EE UU, existen otros escuadrones que operan habitualmente desde otras unidades de superficie de la US Navy. Aunque no tan conocidos, estos escuadrones juegan también un importante papel en la operatividad de la flota, desempeñando misiones de abastecimiento en alta mar, lucha antisubmarina y contramedidas de minado.

La totalidad de los 20 escuadrones que en la actualidad llevan a cabo ese tipo de cometidos están exclusivamente equipados con helicópteros, que van desde el diminuto Kaman SH-2F Seasprite hasta el enorme Sikorsky CH-53E Super Stallion, pasando por el Boeing Vertol CH-46 Sea Knight.

Las tareas de contramedidas de minado corren actualmente a cargo del Sikorsky RH-53D Sea Stallion, que a mediados de 1984 servía con tres escuadrones. Todos ellos tienen su base permanente en Norfolk (Virginia) y desde allí son destinados a los buques de las flotas cuando es necesario. Algunos ejemplares del CH-53E se utilizan también en misiones secundarias de abastecimiento y en el futuro esos tres escuadrones recibirán la variante de dragado MH-53E del Super Stallion.

Los cometidos antisubmarinos corresponden a no menos de nueve escuadrones, la mayoría de ellos estructurados en base a una serie de destacamentos que se destinan a unidades de guerra mayores equipadas con facilidades para helicópteros. Actualmente, el Kaman SH-2F Seasprite es el principal helicóptero LAMPS (Light Airborne Multi-Purpose System) y equipa un total de ocho escuadrones, al tiempo que ha comenzado a entrar en servicio el Sikorsky SH-60B Seahawk; por el momento, este modelo sólo sirve en un escuadrón de entrenamiento en North Island.

El otro cometido de estas unidades es el apoyo operativo, para el cual existen otros escuadrones dotados con el helicóptero medio CH-46 Sea Knight y el CH-53E Super Stallion. Una vez más, el principal medio de despliegue de estos efectivos basados en tierra es a bordo de unidades de gran porte con medios de utilización de helicópteros; estos aparatos operan por lo general según el procedimiento VOD (Vertical On-Board Delivery). En fechas recientes se ha venido produciendo la creación de nuevos escuadrones en las principales áreas de operación de la US Navy, básicamente el Mediterráneo y el Pacífico Occidental, y estas unidades están dedicadas en exclusiva al apoyo de las actividades de la flota en sus áreas respectivas.

Con pedidos por 204 ejemplares destinados a operar desde por lo menos 106 fragatas y destructores de la US Navy, el Sikorsky SH-60B Seahawk será uno de los helicópteros navales norteamericanos más difundidos. El ejemplar de la fotografía es uno de los ...rimeros producidos y es utilizado por el ...drón HSL-41 en pruebas de ...lidad operativa con la flota.



Escuadrones de helicópteros embarcables

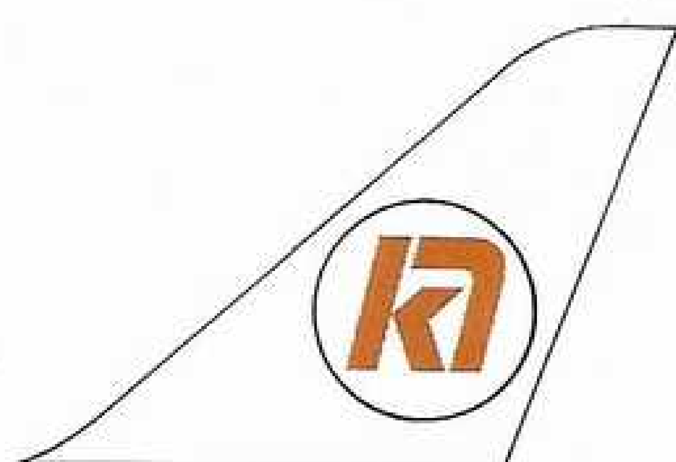
Flota del Atlántico

Unidad	*Base*	*Modelo*
HC-4	Sigonella, Sicilia	CH-53E
HC-6	Norfolk, Virginia	CH-46D, VH-3A
HC-16	Pensacola, Florida	HH-46A, UH-1N
HM-12	Norfolk, Virginia	RH-53D, CH-53E
HM-14	Norfolk, Virginia	RH-53D
HM-16	Norfolk, Virginia	RH-53D
HSL-30	Norfolk, Virginia	SH-2F
HSL-32	Norfolk, Virginia	SH-2F
HSL-34	Norfolk, Virginia	SH-2F
HSL-36	Mayport, Florida	SH-2F

Flota del Pacífico

HC-3	North Island, California	CH-46D
HC-5	Agana, Guam	CH-46D
HC-11	North Island, California	CH-46D
HSL-31	North Island, California	SH-2F
HSL-33	North Island, California	SH-2F
HSL-35	North Island, California	SH-2F
HSL-37	Punta Barbers, Hawai	SH-2F
HSL-41	North Island, California	SH-60B

Kenya Airways



Debido al empeoramiento de las relaciones entre Kenia, Tanzania y Uganda, la aerolínea tripartita East African Airways dejó de operar en enero de 1977. El 22 de enero de ese mismo año, el gobierno keniata constituyó Kenya Airways. Dos Boeing 707-321 (G-AYBJ y G-AYXR) fueron alquilados de British Midland Airways y las operaciones recomenzaron, entre Nairobi y Londres, el 4 de febrero de 1977, utilizando el G-AYXR.

Tras la inauguración de la ruta a Londres comenzaron los servicios domésticos y regionales, mediante dos Fokker F.27 y un único Douglas DC-9; esos tres aviones se adquirieron el 15 de febrero de 1977 a la compañía originaria, East Airways.

Para reemplazar a los Boeing 707 arrendados de BMA, Kenya Airways adquirió a Northwest Orient Airlines tres Boeing 707-351B. El primero de ellos (5Y-BBI) se recibió el 8 de setiembre de 1977, seguido de los otros dos en octubre y noviembre de 1977. En mayo de 1978 se adquirió un Boeing 720. Desde entonces, la flota de Kenya Airways no ha variado y siguen operando tres Boeing 707, un Boeing 720, un Douglas DC-9 y dos Fokker F.27.

Desde su central en Nairobi, Kenya Airways cubre cinco destinos en Europa (Atenas, Frankfurt, Londres, París y Roma), nueve ciudades en África y algunos servicios a Dubai, Jeddah y Bombay. Las rutas interiores enlazan con Kisumu, Malindi y Mombasa.



El Boeing 707 5Y-BBJ tras aterrizar en el aeropuerto de Heathrow.

Flota de Kenya Airways

Boeing 707-351B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5Y-BBI	19634
5Y-BBJ	19633
5Y-BBk	19872

Boeing 720-047B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5Y-BBX	18588

Douglas DC-9-32

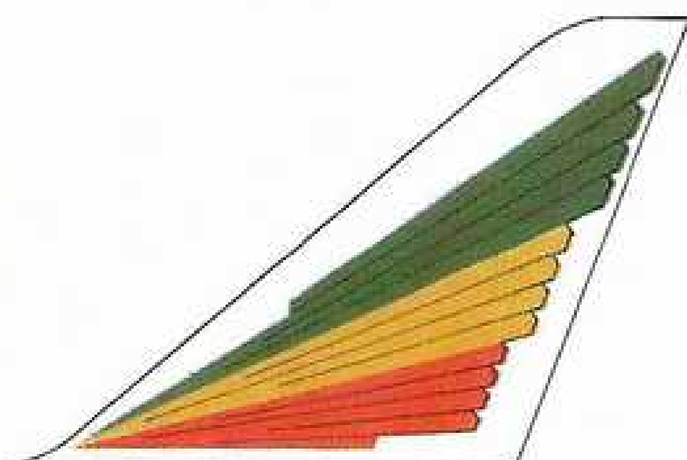
N.º Reg.	*N.º Constr.*
5Y-BBR	47478

Fokker F.27-200

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5Y-AAB	10211
5Y-BBS	10213

Flota suministrada por Editions JP

Ethiopian Airlines



Ethiopian Airlines fue creada por un decreto firmado por el emperador Haile Selassie el 26 de diciembre de 1945, confiando en la asistencia técnica de Trans World Airlines. Las operaciones con los cinco Douglas C-47 (de ET-T-1 a ET-T-5) comenzaron en la red interior y en la internacional el 8 de abril de 1946. El 5 de diciembre, la aerolínea recibió su primer Convair CV-240 (ET-T-20) y, tras recibir el segundo días después, inauguró sus servicios internacionales a Atenas, Nairobi, Adén y Jeddah.

En junio de 1957, Ethiopian Airlines utilizó temporalmente un Lockheed L-749A Constellation (ET-T-35), que entró en servicio enlazando con los países vecinos el 10 de junio de 1957 y que fue retirado al cabo de un mes exacto. En 1958 Ethiopian Airlines se centró en la ampliación de su red de cobertura internacional a fin de comenzar a cubrir también Europa. Para ello adquirió tres Douglas DC-6B de primera mano, de los que el primero (ET-T-25) se recibió el 30 de abril de 1958. Los servicios a Frankfurt comenzaron en junio de ese mismo año. Hacia setiembre de 1960 se cubrían seis destinos europeos, de los que tres terminaban en Frankfurt.

El 8 de noviembre de 1960 se inauguró un servicio entre Addis Abeba y Accra, que en tiempos había realizado Imperial Airways; era ésta la primera ocasión que una aerolínea africana volaba a través del continente africano en dirección este-oeste.

En julio de 1960 se encargaron dos Boeing 720-060B que, tras una serie de retrasos provocados por las obras de modernización del aeropuerto de Addis Abeba, se recibieron en noviembre de 1962, con las matrículas ET-AAG y ET-AAH.

El 23 de febrero de 1973, Ethiopian Airlines se convertía en la primera compañía aérea africana que volaba a China, al inaugurarse un servicio que, vía Bombay, terminaba en Shanghai. A finales de los años setenta se adquirieron dos Boeing 727-260, de los que el primero se recibió el 18 de setiembre de 1979. Estos aparatos pasaron a servir en las rutas cubiertas hasta la fecha por los DC-6. Actualmente, Ethiopian Airlines utiliza por lo menos 17 Douglas DC-3 en las rutas interiores y regionales, pero está previsto que a medio plazo esos aviones sean gradualmente remplazados por seis DHC-6 Twin Otter y dos DHC-7 alquilados de Alyemda Airlines.

El 23 de mayo de 1984 la aerolínea recibió su primer Boeing 767-260, convirtiéndose en la primera africana que utilizaba esta nuevo bimotor de fuselaje ancho. En el transcurso de 1975, la flota de Boeing 720 se reducirá a dos aparatos para ser completamente sustituida en 1986, tras 24 años de servicio con la compañía.

Flota actual de Ethiopian Airlines

Boeing 707-379C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-ACQ	19820

Boeing 720-024B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AFA	18418
ET-AFB	18419
ET-AFK	18417

Boeing 720-060B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ET-AAH	18455	White Nile
ET-ABP	18977	

Boeing 727-260

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ET-AHK	22759	
ET-AHL	21978	Yekatit
ET-AHM	21979	Karamara

Boeing 767-260

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AIE	23106
ET-AIE	23107

de Havilland Canada DHC-5D

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AHI	101
ET-AHJ	102

Douglas C-47 y DC-3

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-ABY	12205
ET-AGH	9501
ET-AGI	19006
ET-AGO	26732
ET-AGT	25288
ET-AHG	18914
ET-AHQ	4607
ET-AIA	42969
ET-AIB	9628

Douglas DC-6A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AGY	45500

Piper PA-34-220T Seneca III

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AIG	34-8333063
ET-AIH	34-8333062

Piper PA-23-250 Turbo Aztec F

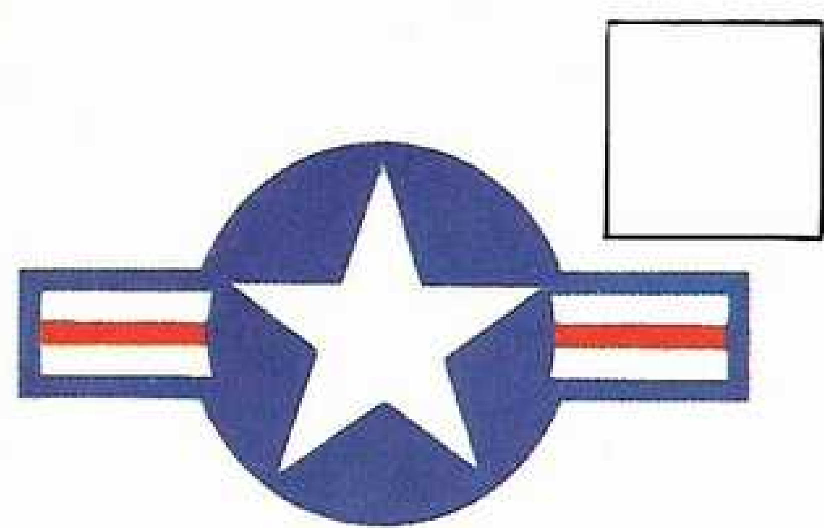
N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AHH	27-7954121

de Havilland DHC-6 Twin Otter
cinco recibidos en 1984

Flota suministrada por Editions JP

Uno de los dos Boeing 767-260 de Ethiopian Airlines.





US Navy (6)

La flota de cuatrimotores Lockheed P-3 Orion ha llevado a lo largo de su existencia esquemas de pintura muy dispares y vistosos. Un ejemplo de lo dicho es este apartado perteneciente al escuadrón VP-19, cuya base se halla en la estación aeronaval de Moffett Field, California (foto US Navy).

Con unos efectivos actuales de 26 escuadrones de primera línea, la aviación de patrulla constituye una parte importante del potencial de la US Navy, y los aviones de patrulla están presentes en todos aquellos rincones del mundo en que Estados Unidos mantiene una presencia militar notoria.

En lo tocante a organización, cada una de las dos flotas principales (Atlántico y Pacífico) cuenta con 12 unidades de primera línea, en tanto que una decimotercera está reservada al entrenamiento del personal asignado a las otras doce. Los escuadrones totalmente operacionales están integrados por nueve aviones Lockheed P-3 Orion, que rutinariamente son desplegados en bases de ultramar durante unos períodos aproximados de seis meses, de forma similar a como lo son las unidades embarcadas. Las principales bases aeronavales de los Orion norteamericanos son Misawa (en Japón), Punta Cubi (en Filipinas), Agana (Guam) y Kadena (Okinawa) para la Flota del Pacífico.

Cuando no se hallan en las bases de ultramar, los escuadrones de patrulla se agrupan en cuatro estaciones aeronavales en Estados Unidos, tres de las cuales se encuentran en la propia metrópoli y la cuarta en las islas Hawai.

Actualmente en el tercer decenio de su carrera operacional en primera línea, el Lockheed P-3 Orion es el único modelo de patrulla empleado por estas unidades; progresivos programas de mejora han permitido que el Orion se mantenga en el arsenal de la US Navy: por ejemplo, se espera que a corto plazo se halle disponible un nuevo derivado conocido como P-3C Update III. En la actualidad se hallan en servicio ejemplares de las versiones P-3B y P-3C, si bien los primeros están siendo paulatinamente relegados por modelos más modernos y hoy día sólo equipan tres escuadrones, estacionados en Punta Barbers (Hawai). Los aviones sobrantes ante la puesta en servicio de nuevos P-3C son transferidos a la Fuerza de Reserva, que en el presente consiste en trece escuadrones que pueden ser movilizados en caso de guerra.

ALAS DE PATRULLA DE LA FLOTA DEL PACÍFICO MOFFETT FIELD (CALIFORNIA)

Ala de Patrulla Dos		
VP-1	Punta Barbers, Hawai	P-3C
VP-4	Punta Barbers, Hawai	P-3C
VP-6	Punta Barbers, Hawai	P-3B
VP-17	Punta Barbers, Hawai	P-3B
VP-22	Punta Barbers, Hawai	P-3B
Ala de Patrulla Diez		
VP-9	Moffett Field, California	P-3C
VP-19	Moffett Field, California	P-3C
VP-31	Moffett Field, California	P-3B/C (RAG)
VP-40	Moffett Field, California	P-3C
VP-46	Moffett Field, California	P-3C
VP-47	Moffett Field, California	P-3C
VP-48	Moffett Field, California	P-3C
VP-50	Moffett Field, California	P-3C

ALAS DE PATRULLA DE LA FLOTA DEL ATLÁNTICO BRUNSWICK (MAINE)

Ala de Patrulla Cinco		
VP-8	Brunswick, Maine	P-3C
VP-10	Brunswick, Maine	P-3C
VP-11	Brunswick, Maine	P-3C
VP-23	Brunswick, Maine	P-3C
VP-26	Brunswick, Maine	P-3C
VP-44	Brunswick, Maine	P-3C
Ala de Patrulla Once		
VP-5	Jacksonville, Florida	P-3C
VP-16	Jacksonville, Florida	P-3C
VP-24	Jacksonville, Florida	P-3C
VP-45	Jacksonville, Florida	P-3C
VP-49	Jacksonville, Florida	P-3C
VP-56	Jacksonville, Florida	P-3C
Unidad de Comparecencia Directa		
VP-30	Jacksonville, Florida	P-3B/C (RAG)



ALIA



Si bien la actual aerolínea de bandera jordana se creó en octubre de 1963 y comenzó a operar en diciembre de ese año, sus raíces hay que buscarlas en 1950, cuando H. E. Ismail Bilbeisi formó Air Jordan. Esta aerolínea utilizó aviones Airspeed Consul en trayectos cortos desde Amman. Transocean Airlines, una compañía norteamericana, reequipó a Air Jòrdan con Douglas DC-3 y DC-4, haciendo posible un ambicioso programa de expansión. Tras la desaparición de la aerolínea jordana Arab Airways, Air Jordan se hizo con su control y la reconstituyó como Air Jordan of the Holy Land (de Tierra Santa), pero la nueva entidad se declaró en bancarrota el 11 de julio de 1960. Por su parte, Air Jordan sólo aguantó hasta el 1 de setiembre de 1960, en que suspendió las operaciones. Ese mismo día se formó Jordan Airways, subsidiaria de Middle East Airlines. Esta nueva aerolínea se mantuvo en activo hasta que el 15 de diciembre de 1963 comenzó a operar ALIA, utilizando dos aviones Douglas DC-7C. A ellos se sumaron en diciembre de 1963 dos Handley Page Herald matriculados JY-ACQ y JY-ACR, que sirvieron en la red regional hasta 1965. El primer avión de reacción de la compañía fue un Sud-Aviation Caravelle 10R matriculado JY-ACS, que se recibió el 28 de julio de 1965. Este modelo permitió a ALIA expandir su red de cobertura hasta París y Roma. Desde finales de 1966 al 31 de marzo de 1967 se utilizaron aviones Vickers Viscount alquilados en los trayectos interiores y de carácter regional. Después de éstos se empleó brevemente, en 1967, un Fokker F.27 Friendship también arrendado (JY-ADD), al que siguieron al poco tiempo los primeros aparatos de este tipo de la compañía.

A fin de expandir las rutas internacionales y mejorar el servicio en algunas de las cubiertas por los Caravelle se adquirieron dos Boeing 707 de primera mano: el primero de ellos llegó en enero de 1971 con la matrícula JY-ADP, seguido el 30 de noviembre de 1972 por el primer Boeing 720 de la aerolínea. Otro producto de Boeing, el Modelo 727-2D3, se sumó a la flota el 8 de julio de 1974; el primer ejemplar estaba matriculado JY-ADR. ALIA recibió su primer Boeing 747-2D3B (JY-AFA) el 13 de abril de 1977 y, con otros dos, fue destinado a las rutas a Estados Unidos y a varios países de Europa Occidental. La compañía utiliza también en sus rutas de alta densidad el Lockheed L-1011 TriStar 500, cuya primera unidad llegó a Jordania el 11 de setiembre de 1981, con la matrícula JY-AGA.

El avión de la fotografía (JY-AFA) fue el primer Boeing 747 entregado a ALIA.

Flota actual de ALIA

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
JY-ADP	20495	The City of Amman
JY-AEB	18948	The City of Jerash
JY-AEC	18949	The City of Umquais
JY-AES	20017	

Boeing 720-030B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JY-ADT	18251

Boeing 727-2D3

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
JY-ADR	20885	The City of Jerusalem
JY-ADV	21021	The City of Aqaba
JY-AFT	22268	The City of Irbid
JY-AFU	22269	Azraq
JY-AFV	22270	Wadi Rum
JY-AFW	22271	The City of Madaba

Boeing 474-2D3B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
Jy-AFA	21251	Prince Ali
JY-AFB	21252	Princess Haya
JY-AFS	22579	Prince Hamzah

Lockheed L-1011 TriStar 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
JY-AGA	1217	Abbas Ibn Furnas
JY-AGB	1219	Ibn Batouta
JY-AGC	1220	
JY-AGD	1229	
JY-AGE	1238	
JY-AGH	1249	

Bajo pedido
n.os constr. 1246, 1247, 1248, 1250

Flota suministrada por Editions JP

Los Lockheed L-1011 TriStar 500 de ALIA son asiduos visitantes de los principales aeropuertos europeos (foto Austin J. Brown).






Chile

Prácticamente todos los países del continente sudamericano tienen algún tipo de disputa o desacuerdo fronterizo con, por lo menos, uno de sus vecinos, y Chile no es una excepción en esa regla. Ocupando la mitad del continente en su vertiente del Pacífico, Chile tiene problemas defensivos propios de su peculiar situación geográfica. En el sur, a 4 500 km de sus fronteras septentrionales, Chile ha tenido hasta hace muy poco tiempo un litigio con Argentina en torno a los derechos sobre el canal de Beagle, al tiempo que en el extremo septentrional persisten problemas de delimitación fronteriza con Perú. Así las cosas, las fuerzas armadas de Chile deben estar preparadas para responder con celeridad a cualquier emergencia que se produzca en su vasta extensión geográfica.

La Fuerza Aérea de Chile (FAC) es una organización de dimensiones modestas pero muy profesional. Su flota de combate consiste en unos 100 aviones de fabricación británica, francesa y estadounidense. Dieciséis Dassault-Breguet Mirage 50 y 17 Northrop F-5E/F proporcionan la cobertura aérea defensiva, en tanto que treinta Hawker Hunter y 33 Cessna A-37B se ocupan de las misiones de ataque al suelo.

La estrecha relación de Chile con Gran Bretaña y su antagonismo con Argentina quedaron de manifiesto durante la guerra de las Malvinas, durante la cual Chile apoyó encubiertamente a las fuerzas británicas. Como anticipo primero y como premio después por los servicios prestados, la FAC recibió más Hunter en abril de 1982 y enero de 1983, además de tres Canberra PR.Mk 9 ex RAF en 1982 con los que conseguir información de primera mano (uno de esos aviones se perdió en 1983 a causa de un accidente).

Curiosamente, la FAC tiene una flota de transporte relativamente pequeña, con dos C-130H Hercules y cinco viejos Douglas C-47 apoyados por unos 14 de Havilland Canada Twin Otter de los 20 recibidos en origen. Para trayectos de largo alcance y transporte VIP, la FAC cuenta con un Boeing 707 y un Boeing 729 ex LAN Chile. La FAC utiliza algunos Beech Twin Bonanza en misiones de enlace, un Beech King Air 100 en vigilancia aérea y nueve Beech 99 como entrenadores de navegación. La flota de helicópteros se basa en un núcleo de trece Bell UH-1H y algunos UH-1D, y comprende por lo menos seis Aérospatiale Lama (empleados principalmente en tareas de salvamento en los Andes), seis Sikorsky S-55T propulsados a turbina, tres Aérospatiale Super Puma y seis Hiller UH-12, utilizados en tareas de escuela.

La modernización de la flota de entrenamiento ha pasado a ser un tema prioritario. Los Beech T-34 y Cessna T-37 utilizados desde hace años en la base de El Bosque están siendo remplazados por el T-35 Pillán y el T-36 Halcón. El primero fue diseñado en colaboración con Piper Aircraft, utilizando los componentes principales del Cherokee, con el resultado de que 60 juegos de piezas están siendo montados en el nuevo complejo de IndAer Industrial en El Bosque. El Halcón es el modelo español CASA C-101 Aviojet, del que se suministraron cuatro ejemplares en 1981 seguidos por ocho juegos de componentes que montó IndAer. Además de remplazar al T-37 en su papel de entrenador, el C-101 está también siendo desarrollado en una versión monoplaza de ataque ligero, la C-101CC, para remplazar a la flota de A-37, y es posible que este modelo consiga pedidos de exportación de otras fuerzas aéreas de América del Sur.

La FAC necesita aviones más modernos para mantener su efectividad. Se sabe de un pedido de dos transportes EMBRAER EMB-120 Brasilia con los que se iniciará la sustitución de los viejos C-47, al tiempo que se especula sobre la posibilidad de unas negociaciones para la adquisición de aviones SEPECAT Jaguar procedentes de la RAF para complementar, y posiblemente sustituir, a la flota de aparatos Hunter.

El Servicio de Aviación Naval de Chile está dividido en tres escuadrones de vuelo, con cuartel general en El Belloto, cerca de Valparaíso. Una unidad de patrulla está equipada con seis EMBRAER EMB-111AN recibidos en 1978-79, y que son utilizados en misiones de reconocimiento en alta mar en beneficio de la Armada. Para requerimientos de la flota y transporte en general se emplean tres EMB-111C Bandeirante, cuatro CASA C-212 Aviocar y un Piper Navajo, en tanto que una unidad de helicópteros SAR y de enlace cuenta con ocho Aérospatiale Alouette III (algunos de ellos con armamento ligero), tres Bell 206 JetRanger y tres Bell 47G.

El Comando de Aviación es el arma aérea del Ejército y utiliza un elemento de helicópteros equipado con nueve SA 330L Puma recibidos en 1973, tres Bell UH-1H, dos Bell 206 JetRanger y seis Lama. Los aviones de ala fija destinados a enlace, transporte y observación incluyen seis CASA C-212 Aviocar, cuatro Piper Navajo, dos Piper Cherokee Six y un Cessna Skymaster.



Un Boeing 707-315C, fotografiado durante una visita a Gran Bretaña. Este aparato es el mayor en las filas de la Fuerza Aérea de Chile.

Unidades de vuelo de la FAC

Unidades de combate

Dassault-Breguet Mirage 50FCH/DCH

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 4	Santo Domingo de las Rocas

Northrop F-5E/F Tiger II

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 7	Cerro Moreno

Hawker Hunter FGA.Mk 71/FR.Mk 71A/FGA.Mk 9/ F.Mk 6A

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 8	Cerro Moreno

Cessna A-37B

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 1	Los Cóndores
Grupo de Aviación 12	Chabunco

English Electric Canberra PR.Mk 9

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 2	Los Cerrillos

Transporte y entrenamiento

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 10	Los Cerrillos

Boeing 707

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 10	Los Cerrillos

Boeing 727

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 10	Los Cerrillos

Aérospatiale Lama

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 10	Los Cerrillos
Escuadrilla de Enlace Aéreo	Cerro Moreno

Douglas C-47

Unidad	*Base*
Escuadrilla de Enlace Aéreo	Cerro Moreno

Sikorsky S-55T

Unidad	*Base*
Escuadrilla de Enlace Aéreo	Cerro Moreno

de Havilland Canada Twin Otter

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 5	El Tepual
Grupo de Aviación 6	Chabunco

Bell UH-1D/H

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 5	El Tepual
Grupo de Aviación 6	Chabunco

Gates Learjet 35A

Unidad	*Base*
Servicio Aéreo Aerofotogramétrico	Los Cerrillos

Beech 99A

Unidad	*Base*
Servicio Aéreo Aerofotogramétrico	Los Cerrillos

Beech King Air 100

Unidad	*Base*
Servicio Aéreo Aerofotogramétrico	Los Cerrillos

Beech T-34

Unidad	*Base*
Escuela de Aviación	El Bosque

Cessna T-37

Unidad	*Base*
Escuela de Aviación	El Bosque

Indaer T-35 Pillán

Unidad	*Base*
Escuela de Aviación	El Bosque

Indaer T-36 Halcón

Unidad	*Base*
Escuela de Aviación	El Bosque

Cessna T-41D

Unidad	*Base*
Escuela de Especialidades	El Bosque

Neiva T-25 Universal

Unidad	*Base*
Escuela de Especialidades	El Bosque

Piper Dakota

Unidad	*Base*
Escuela de Especialidades	El Bosque

Cessna 0-1 Bird Dog

Unidad	*Base*
Escuela de Vuelo Sin Motor	Los Condes

Grob Cirrus

Unidad	*Base*
Escuela de Vuelo Sin Motor	Los Condes

LET Blanik

Unidad	*Base*
Escuela de Vuelo Sin Motor	Los Condes

US Navy (7)

A raíz de un programa de reorganización iniciado en 1970, todas las responsabilidades de instrucción de la US Navy y el US Marine Corps dependen del Chief of Naval Education and Training (CNETra, o Jefe de Entrenamiento y Educación Naval), con cuartel general en Pensacola (Florida), que siempre ha sido un centro de aprendizaje de la Armada de EE UU.

Dentro de la estructura básica del CNETra existen tres organizaciones subordinadas para administrar los aspectos particulares de la formación naval, y son el Mando de Entrenamiento Aeronaval, el Mando de Entrenamiento Técnico Naval y el Mando de Apoyo al Entrenamiento Naval. De ellos, los dos últimos están fundamentalmente dedicados a la instrucción de personal especialista.

Uno de los principales réditos del programa de reorganización de los años setenta fue la adopción de un programa básico unificado, ya que así se reducen de forma importante los cambios de destino durante el período de preparación. En efecto, todos los pilotos reciben un entrenamiento primario en los Beech T-34C Turbo-Mentor de Whiting Field antes de ser transferidos a las fases de transición y avanzada del plan de estudios.

A partir de la segunda mitad de 1984, los aspirantes a pilotos se dividen en tres categorías hasta la conclusión del entrenamiento primario, a saber, la Aerotáctica (Reactores), la Marítima (Motores Alternativos) y la de Helicópteros. Los estudiantes asignados a la primera pasan a Meridian, Kingsville o Chase Field para la instrucción básica en el Rockwell T-2C Buckeye (a reemplazar por el British Aerospace/McDonnell Douglas T-54A), en la que se incluye la cualificación en portaviones a bordo del USS *Lexington*, en el golfo de México. A continuación entran en la fase avanzada, que se realiza en el McDonnell Douglas TA-4J y que comprende un primer período de aprendizaje táctico y de armas. En vez de eso, el alumno puede acogerse al grado Master de Ciencias, por el que es destinado al VT-4 de Pensacola, donde seguirá un curso similar y al mismo tiempo podrá cursar estudios académicos.



Con el gancho de detención visible bajo la sección trasera del fuselaje, un McDonnell Douglas TA-4J Skyhawk se dispone a concluir otra salida de instrucción de apontaje enganchando uno de los cables de frenado de cubierta (foto McDonnell Douglas).

Los candidatos de la segunda categoría son transferidos a Corpus Christi y a la instrucción en polimotores impartida en el Beech T-44A (puesto en servicio en 1977), en tanto que los destinados a helicópteros reciben entrenamiento primario y avanzado en los HT-8 y HT-18, ambos situados en Whiting Field. El entrenamiento de navegantes y tripulantes de polimotores corrió a cargo de la US Navy hasta mediados de los setenta, pero desde entonces es responsabilidad de los Boeing T-34A de la USAF estacionados en la base de Mather, donde se halla una reducida Unidad de Entrenamiento Aeronaval para ocuparse en exclusiva de los cadetes de la Armada.

Además de los pilotos, los Oficiales de Vuelo Naval pasan también por el curso primario, pero entonces son transferidos al Ala de Entrenamiento Seis de Pensacola donde, tras una instrucción básica a cargo del VT-10, son asignados a una de las cuatro escuelas administradas por el VT-86. Éstas son la Escuela de Interceptación Radárica, la de Navegación Básica en Reactores y la Lucha Electrónica Aerotransportada.



Un Beech T-44A Pegasus carretea por una de las pistas de la base de Corpus Christi antes de emprender una salida de instrucción en polimotores. Hasta la fecha, la US Navy ha recibido 61 ejemplares de este modelo.

MANDO DE ENTRENAMIENTO AERONAVAL, Corpus Christi (Texas)

Ala de Entrenamiento Uno, Meridian (Mississippi)

VT-7	TA-4J
VT-9	T-2C
VT-19	T-2C

Ala de Entrenamiento Dos, Kingsville (Texas)

VT-21	TA-4J
VT-22	TA-4J
VT-23	T-2C

Ala de Entrenamiento Tres, Chase Field (Texas)

VT-24	TA-4J
VT-25	TA-4J
VT-26	T-2C

Ala de Entrenamiento Cuatro, Corpus Christi (Texas)

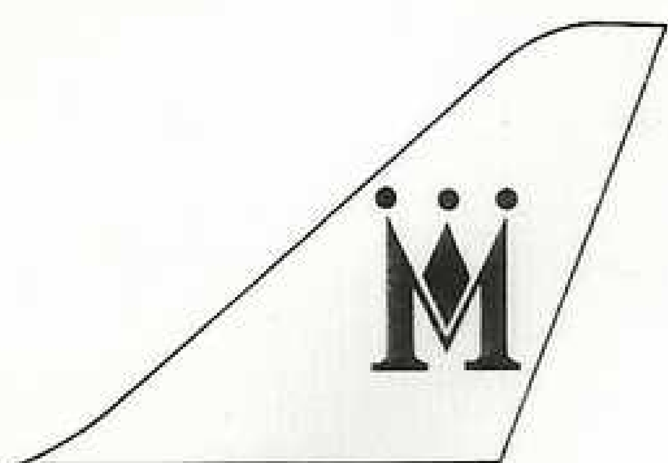
VT-27	T-34C
VT-28	T-44A
VT-31	T-44A

Ala de Entrenamiento Cinco, Whiting Field (Florida)

VT-2	T-34C
VT-3	T-34C
VT-6	T-34C
HT-8	TH-57A/B/C
HT-18	TH-57A/B/C

Ala de Entrenamiento Seis, Pensacola (Florida)

VT-4	TA-4J, T-2C
VT-10	T-47A, T-2C
VT-86	T-47A, TA-4J



Monarch Airlines

Monarch Airlines fue fundada en junio de 1967 con la intención de operar a nivel mundial bajo el auspicio de las agencias turísticas. Su primer vuelo comercial, el 5 de abril de 1968, fue de Luton a Madrid, en el que se utilizó un Bristol Britannia 312. Durante 1968 desaparecieron algunas aerolíneas similares y a finales de año la flota de aparatos Britannia de Monarch era de ocho unidades. En el curso de 1970 y 1971 continuaron los servicios de fin de semana a varios destinos europeos, principalmente desde Luton, y los aviones de Monarch fueron utilizados también, desde las bases militares de Brize Norton y Lyneham, en vuelos de transporte de tropas.

El 15 de setiembre de 1971 Monarch adquirió su primer reactor puro, un Boeing 720-051B que, matriculado G-AZFB, recogió en Estados Unidos. Tras el entrenamiento de tripulaciones, este aparato llevó a cabo su primer servicio, desde Luton a Tenerife, el 13 de diciembre de 1971. Hacia 1974 se empleaban ya cuatro Boeing 720, y ese mismo año comenzaron los vuelos a través del Atlántico Norte, de Birmingham a Toronto y Vancouver. El colapso de Court Line en agosto de 1974 llevó a la introducción de dos de sus BAC One-Eleven (G-BCXR y G-BCWG) en la flota de Monarch en febrero de 1975. El 18 de diciembre de ese año tuvo lugar la última operación de la compañía con el Bristol Britannia, un vuelo de Adelaida a Luton. En 1979, la flota de Monarch tenía exclusivamente aviones a reacción y consistía en un Boeing 707, seis Boeing 720 y tres BAC One-Eleven.

Durante 1980 se inició la primera etapa de un programa de reequipamiento, encargándose dos Boeing 737-200. Se establecieron bases en Tel Aviv y Berlín, y el primer Boeing 737-2K9 (G-DFUB) llegó a Luton el 1 de octubre. En 1981 se inauguraron oficinas regionales en Gatwick, Manchester y Glasgow, de manera que Monarch estuvo presente en todo el territorio británico, y se encargaron dos Boeing 757, con 228 plazas. A principios de 1983 se retiraron los dos últimos Boeing 720B y el 21 de marzo de ese mismo año se recibió el primer Boeing 757-2T7 (G-MONB); cinco días más tarde, ese avión realizaba su primer vuelo, de Luton a Palermo.

Durante 1983, la plantilla de Monarch era de 800 personas y la compañía transportó dos millones de pasajeros de acuerdo con las principales agencias turísticas británicas, con puntos de partida desde la mayoría de los aeropuertos del país (incluido Londres-Heathrow).



Monarch cuenta con tres Boeing 757-2T7 y está a la espera de un cuarto. Cada uno de ellos transporta 239 pasajeros.

Flota actual de Monarch Airlines

BAC One-Eleven 509EW

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-AWWZ	186

BAC One-Eleven 518FG

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-AXMG	201

Boeing 737-2K9

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BMON	22416
G-DFUB	22415

Boeing 737-2T4

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-GPAA	22368

Boeing 737-2T7

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-DGDP	22762
G-DWHH	22761

Boeing 757-2T7

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-MONB	22780
G-MONC	22781
G-MOND	22960

Bajo pedido
un avión, previsto para 1985

Flota suministrada por Editions JP



Britannia Airways

La que hoy es Britannia Airways fue fundada como Euravia el 1 de diciembre de 1961 y comenzó a operar el 5 de mayo de 1962, con un Lockheed Constellation (G-ARVP) que efectuó un servicio *charter* de Manchester a Palma, vía Perpiñán. A finales de ese primer año, Euravia poseía ocho Constellation y dos Avro York. Los segundos (y dos de los primeros) habían sido adquiridos de Skyways el 1 de setiembre de 1962.

Poco antes de la puesta en activo del Bristol Britannia, Euravia cambió su denominación por la de Britannia Airways el 16 de agosto de 1964. El 18 de noviembre de ese año recibió su primer Britannia (G-ANBB), que utilizó en su primer servicio de Luton a Los Rodeos (Tenerife) el 6 de diciembre. El 26 de abril de 1965, Britannia se convirtió en una subsidiaria de la International Thomson Organization, que también poseía la principal agencia turística británica, la Thomson Holidays. La aerolínea llegó a utilizar ocho aviones Britannia, de los que el último fue retirado el 29 de diciembre de 1970. Por entonces se hallaban en servicio ocho Boeing 737-200, el primero de los cuales (G-AVRL) se había recibido el 7 de julio de 1968 y realizó su primer vuelo el 19 de julio, entre Luton y Palma. Desde la primavera de 1969, Britannia ostentó un contrato del Ministerio de Defensa británico para el transporte de tropas entre Gran Bretaña y la RFA, al que siguió en 1981 otro contrato para los vuelos entre Gran Bretaña y Gibraltar.

A principios de los años setenta los Boeing 737 eran utilizados en vuelos *charter* a Extremo Oriente, llegando a puntos tan distantes como Hong Kong, Bangkok y Kuala Lumpur. En 1971 se sumaron a la flota dos Boeing 707, de los que el primero (G-AYSI) se recibió el 28 de febrero de 1971. Esos dos aviones fueron utilizados en *charters* a Extremo Oriente y América del Norte hasta su venta en 1973, quedando los Boeing 737 para cubrir todos los vuelos de la compañía hasta el 8 de febrero de 1984, en que se recibió el primer Boeing 767-204 (G-BKPW); este avión entró en srevicio el 18 de febrero, entre Luton y Monastir. El Boeing 767, de fuselaje ancho, es utilizado en las rutas de alta densidad, operando principalmente desde Luton, Gatwick y Manchester a los centros turísticos del Mediterráneo y a Tenerife.

La compañía cubre unos 70 destinos desde Gran Bretaña. Además de operar desde Luton, Britannia vuela también desde otros 20 puntos del país, y en 1983 fue (en términos de número de pasajeros y de kilómetros) la mayor aerolínea independiente europea.

Flota actual de Britannia Airways

Boeing 737-204

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-AVRL	19709	Sir Ernest Shackleton
G-AVRM	19710	James Watt
G-AVRN	19711	Captain James Cook
G-AVRO	19712	Sir Francis Drake
G-AWSY	20236	General James Wolfe
G-AXNC	20417	Isambard Kingdom Brunel
G-BADP	20632	Sir Arthur Whitten Brown
G-BADR	20633	Captain Robert Falcon Scott
G-BAZG	20806	Florence Nightingale
G-BAZH	20807	Sir Frederick Handley Page
G-BAZI	20808	Sir Walter Raleigh
G-BECG	21335	Amy Johnson
G-BECH	21336	Viscount Montgomery of Alamein
G-BFVA	21693	Sir John Alcock
G-BFVB	21694	Sir Thomas Sopwith
G-BGNW	21131	George Stephenson
G-BGYJ	22057	Sir Barnes Wallis
G-BFYK	22058	R. J. Mitchell
G-BGYL	22059	Jean Batten
G-BHWE	22364	Sir Sydney Camm
G-BHWF	22365	Lord Brabazon of Tara
G-BJCT	22638	Hon. C. S. Rolls
G-BJCU	22639	Sir Henry Royce
G-BJCV	22640	Viscount Trenchard
G-BKHE	22966	Sir Francis Chichester
G-BKHF	22967	Sir Alliot Verdon-Roe

Boeing 737-204C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-AXNA	20282	Robert Clive of India
G-AXNB	20389	Charles Darwin

Boeing 737-222

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-AZNZ	19074	Henry Hudson

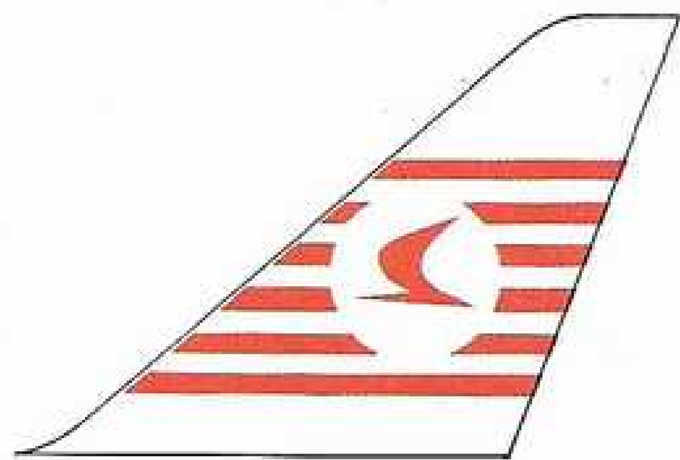
Boeing 767-204

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-BKPW	22980	Sir Winston Churchill
G-BKVZ	22981	The Earl Mountbatten of Burma

Bajo pedido
dos aviones (n.^{os} constr. 23072 y 23250)

Flota suministrada por Editions JP

Turk Hava Yollari





El Boeing 727 lleva ya mas de un decenio de servicio con THY; el TC-JBF fue su primer ejemplar.

La aerolínea estatal turca fue constituida por el Ministerio de Obras Públicas el 20 de mayo de 1933 como Turkiye Devlet Hava Yollari (Aerolíneas Estatales Turcas). Esta compañía recién formada reemplazó a la aerolínea que había operado para una constructora de aviones, Curtiss. La primera ruta de DHY fue de Estambul a Ankara, vía Eskisehir. En setiembre de 1937 recibió sus tres primeros aviones de Havilland D.H.86B Express, con las matrículas TC-ERK/FER y TC-GEN. En diciembre llegó un cuarto ejemplar que, junto con los D.H.89 recibidos en mayo de 1936, permitió a DHY expandir su red de cobertura interior. Hacia 1939, la compañía servía regularmente vuelos a Estambul, Eskisehir, Izmir, Ankara, Adana, Kayseri y Diyarbakir.

Tras la II Guerra Mundial, DHY comenzó a operar vuelos invernales utilizando una flota de Douglas DC-3. Los dos primeros (TC-HER y TC-HAK) de los siete de Havilland D.H.114 Heron 2B se aceptaron oficialmente los días 15 y 16 de febrero de 1955: este modelo no fue retirado hasta 1966. Al cabo de un año, el 1 de marzo de 1956, DHY dejó de existir y fue remplazada por la aerolínea actual, cuyas acciones pertenecen mayoritariamente al estado.

En julio de 1957 se firmó un contrato por cinco Vickers Viscount 794D de primera mano.

servicios interiores comenzaron el mes de mayo y los internacionales con el Viscount, con destino a Bruselas, durante el verano de 1964, además de otros vuelos a distintas capitales europeas.
servicios interiores comenzaron el mes de mayo y los internacionales con el Viscount, con destino a Bruselas, durante el verano de 1964, además de otros vuelos a distintas capitales europeas.

El 15 de enero de 1960, THY cursó un pedido por 10 Friendship, cinco a Fokker y cinco a Fairchild. El primero en ser aceptado, el 1 de julio de 1960, fue un F-27 norteamericano, al que siguieron tres F.27 holandeses el 27 de octubre. Los Friendship sustituyeron a los DC-3 en los servicios domésticos.

El primer reactor puro utilizado por la compañía fue un Douglas DC-9-14 (TC-JAA) alquilado del constructor a partir del 7 de agosto de 1967; el primer DC-9-32 le fue entregado el 9 de julio de 1968. La aerolínea turca alquiló cuatro Boeing 707-321 de Pan American en 1971, de los que el primero, matriculado TC-JAJ, fue aceptado el 1 de enero de 1971. Con esos aviones, THY fue capaz de ampliar su red de cobertura a fin de incluir destinos en Oriente Medio. Dos años más tarde, el 1 de diciembre de 1972, la compañía recibió su primer avión de fuselaje ancho, un McDonnell Douglas DC-10-10 matriculado TC-JAV. Se utilizaron seis ejemplares (uno de ellos alquilado), de los que tres se perdieron en accidentes. El último modelo a reacción de la compañía es el 727-2F2, cuyos dos primeros aparatos se recibieron el 21 de noviembre de 1974. Desde esa fecha, el único tipo puesto en servicio por THY es el de Havilland Canada DHC-7, del que posee tres ejemplares que le fueron entregados en junio de 1983.

Flota actual de THY

Airbus A310
Siete pedidos y siete en opción

Boeing 707-321B

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TC-JBS	18834	Basak
TC-JBT	18836	Baris
TC-JBU	18842	Yurdum

Boeing 707-321C

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TC-JCC	18715	Kervan I
TC-JCF	19271	Kervan II

Boeing 727-2F2

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TC-JBF	20980	Adana
TC-JBG	20981	Ankara
TC-JBJ	10983	Diyarbakir
TC-JBM	21260	Menderes
TC-JCA	22992	Edirne
TC-JCB	22993	Kars
TC-JCD	22998	Sinop
TC-JCE	22999	Hatay

de Havilland Canada DHC-7

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TC-JCG	33	Trabzon
TC-JCH	44	Elazig
TC-JCJ	24	Bursa

McDonnell Douglas DC-9-32

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TC-JAB	45774	Bogazici
TC-JAD	47488	Anadolu
TC-JAE	47489	Trakya
TC-JAF	47451	Ege
TC-JAG	47442	Akdeniz
TC-JAK	47397	Karadeniz
TC-JAL	47534	Halic
TC-JBK	47674	Aydin
TC-JBL	47723	Cediz

McDonell Douglas DC-10-10

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TC-JAU	46705	Istanbul
TC-JAY	46907	Izmir

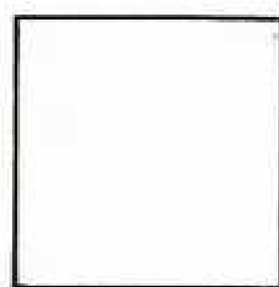
Fokker F.28 Fellowship Mk 1000

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
TC-JAR	11060	Sivas
TC-JAS	11070	Samsum

Flota suministrada por Editions JP



Uno de los destinos europeos de THY es Bruselas, donde ha sido fotografiado este DC-9-32. Primer reactor puro que adquirió la compañía, el DC-9 se mantiene en servicio en las rutas de corto y medio alcance (foto Austin J. Brown).

Austria



Uno de los proyectos más demorados de la historia de la aviación es el programa de remplazo de cazas para las Fuerzas Aéreas de Austria (Oesterreichische Luftstreitkräfte). La decisión de encargar un nuevo caza para que sustituyese a los Saab 105 de las Alas de Vigilancia y Cazabombardeo se tomó a principios de los años setenta y se solicitaron ofertas a varias empresas constructoras. Austria ha destinado alrededor de los 10 600 millones de pesetas para un posible pedido de 24 aviones, que es la cantidad mínima necesaria para mantener patrullado durante las 24 horas el espacio aéreo del país en tiempos de tensión internacional. Concurren a ese pedido la compañía sueca Saab con 24 J35 Draken ex suecos, la francesa Dassault-Breguet con 24 Mirage 50 o Mirage III de segunda mano, y la norteamericana Northrop con F-53 y entrenadores F-5F. Las compensaciones industriales son parte importante de la decisión, ya que cada compañía ofrece un lote de beneficio adicionales al país además de los aviones en sí (como sucede, para entendernos, con el programa FACA español).

Los helicópteros son el componente más importante de las Fuerzas Aéreas de Austria. Este Agusta-Bell AB.206A sirve como entrenador en Tulin-Langenlebarn (foto Peter Foster).

Austria es un país neutral situado entre el Este y el Oeste y, en virtud de un tratado firmado en 1955, tiene limitado el número de aviones de combate que puede utilizar y no puede adquirir misiles guiados, artillería de largo alcance ni armas nucleares. La fuerza aérea es parte integral del ejército y dispone de unos 150 aviones. De éstos sólo un modelo es un reactor puro, el Saab 150Oe, del que se adquirieron y recibieron 40 unidades entre 1967 y 1969. Éstas equipan el Ala de Vigilancia de Graz, el Ala de Cazabombardeo de Horsching y la Escuela de Entrenamiento de Pilotos de Zeltweg. Complementando estos cazas en su labor de patrulla fronteriza existe un anillo defensivo de cañones antiaéreos Oerlikon de 20 a 35 mm guiados por radar y servidos por el ejército.

La naturaleza montañosa del país dicta la relativamente amplia utilización de helicópteros; de las cinco alas en que está dividida la fuerza aérea, tres están equipados con este tipo de máquina. El modelo más viejo de los que hay en servicio es el fiable Aérospatiale Alouette III; de los 22 ejemplares disponibles, la mitad están dedicados a misiones de búsqueda y salvamento. Complementándoles se cuenta con doce Agusta-Bell 206A, con otros tantos Bell OH-58B utilizados como puestos aéreos de observación. Para las misiones de transporte de tropas y utilitario, la fuerza aérea dispone de 25 AB.212 recibidos en 1979-80.

Austria utiliza el modelo sueco Saab 105, con el nombre de J105Oe, en misiones de combate, vigilancia, entrenamiento y vuelo acrobático (foto Bob A. Munro).

Otro material de ala fija consta de dos transportes de carga Short Skyvan 3M, utilizados también en misiones SAR y de vigilancia, once de doce transportes STOL Pilatus PC-6 Turbo-Porter recibidos en 1976 y un puñado de aviones de enlace Cessna O-1E Bird Dog. El entrenamiento de pilotos de Zeltweg tiene lugar con seis Pilatus PC-7 Turbo-Trainer entregados en 1984 y destinados a sustituir a los 18 Saab Safir utilizados como aviones de escuela desde hace bastantes años.



Unidades de vuelo de las Fuerzas Aéreas de Austria

Unidades de combate

Saab 105Oe

Unidad	*Base*
Ala de Vigilancia	Graz
Ala de Cazabombardeo	Horsching

Transporte y escuela

Saab 105Oe

Unidad	*Base*
Escuela de Entren. de Pilotos	Zeltweg

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
Ala de Helicópteros 2	Aigen
Ala de Helicópteros 3	Horsching

Agusta-Bell AB.212

Unidad	*Base*
Ala de Helicópteros 1	Tulln
Ala de Helicópteros 3	Horsching

Agusta-Bell AB.206A/Bell OH-58B

Unidad	*Base*
Ala de Helicópteros 1	Tulln

Shorts Skyvan 3M/Pilatus PC-6

Unidad	*Base*
Esc. Transporte	Tulln

Pilatus PC-7 Turbo-Trainer/Saab Safir

Unidad	*Base*
Escuela de Entren. de Pilotos	Zeltweg

Iraqi Airways





En diciembre de 1945, la empresa gubernamental Ferrocarriles Estatales Iraquíes formó Iraqi Airways como una compañía subsidiaria. El primer servicio de esta aerolínea tuvo lugar el 29 de enero de 1946, entre la capital, Bagdad, y Basora, y su flota inicial consistió en cinco de Havilland D.H.89A Dragon Rapide (de YI-ABD a YI-ABH) que fueron adquiridos durante 1945 del gobierno británico. Los Dragon Rapide comenzaron a ser remplazados a partir de 1947 por los de Havilland D.H.104 Dove, el primero de los cuales (YI-ABJ) fue aceptado el 3 de octubre de 1947.

Bajo un acuerdo suscrito en 1945, BOAC aceptó proporcionar supervisión técnica a la nueva aerolínea, y durante 1947 se llegó asimismo a la conformidad de suministrar apoyo directo, que se concretó en la compra de tres Vickers Viking 1B. El primero de ellos (YI-ABP) fue entregado en octubre de 1947, y durante algún tiempo operaron un servicio a Londres. Durante unos meses de 1947 se utilizaron cuatro Douglas DC-3 alquilados de BOAC. A principios de los años cincuenta, los Dove y Viking sirvieron para expandir la red de la aerolínea a países como Egipto y Bahrain. En julio de 1953 se encargaron tres Vickers Viscount 735, el primero de los cuales (YI-ACK) se recibió el 13 de octubre de 1955. El Viscount reasumió el servicio anterior a Londres y se mantuvo en esa ruta hasta 1965. El 1 de abril de 1960, Iraqi Airways consiguió desvincularse de los Ferrocarriles Estatales Iraquíes.

Para remplazar a los Viscount se encargaron tres Hawker Siddeley H.S.121 Trident 1E; el primero de ellos, matriculado YI-AEA, se recibió el 3 de octubre de 1965 y entró en servicio, en la ruta de Londres, en noviembre. Durante los nueve años siguientes, Iraqi Airways empleó exclusivamente los Viscount y Trident, hasta que se lanzó un programa de reequipamiento y que supuso la adquisición de los cuatro tipos diferentes de aviones Boeing por entonces existentes. Los dos primeros modelos, un Boeing 737-270C (YI-AGH) y un Boeing 707-370C (YI-AGE) se recibieron el 7 y el 27 de agosto de 1974, respectivamente. Estos dos tipos permitieron a la aerolínea modernizar sus servicios regionales e internacionales. Una ulterior expansión tuvo lugar en 1976, cuando Iraqi recibió su primer Boeing 727-270 (YI-AGK) el 5 de marzo.

Debe también hacerse mención de la influencia soviética, con la recepción de aviones Antonov An-12 en 1970 y una considerable flota de Ilyushin Il-76 que apareció por primera vez en Occidente en 1978.

El puesto caudal de tiro identifica a este avión como un carguero de medio y largo alcance Ilyushin Il-76M, de fabricación soviética. Aunque pintados enlos colores de Iraqi Airways, los 20 aparatos de este tipo están a disposición del gobierno y las fuerzas armadas (foto Aviation Letter Photo Service).

Flota actual de Iraqi Airways

Antonov An-12

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AEP	5909
YI-AER	5908
YI-AES	—
YI-AFJ	5910
YI-AGD	4306

Antonov An-24

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AEM	—
YI-AEN	—
YI-AEO	04602
YI-AEZ	—
YI-AFG	—

Boeing 707-370C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AGE	20889
YI-AGG	20891

Boeing 727-270

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AGK	21197
YI-AGL	21198
YI-AGM	21199
YI-AGQ	22261
YI-AGR	22262
YI-AGS	22263

Boeing 737-270C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AGH	20892
YI-AGI	20893
YI-AGJ	21183

Boeing 747-270C (SCD)

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AGN	21180
YI-AGO	21181
YI-AGP	22366

Boeing 747SP-270

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
YI-ALM	22858	Al Qadissiya

Ilyushin Il-76

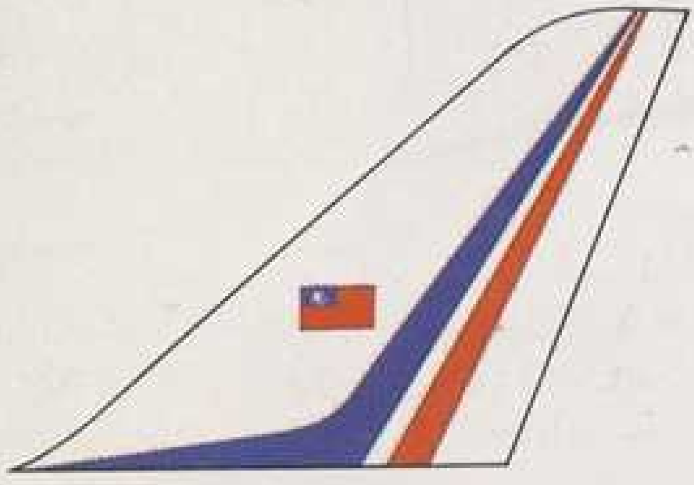
N.° Reg.	*Tipo*
YI-AIK	76T
YI-AIL	76T
YI-AIM	76T
YI-AIN	76T
YI-AIO	76T
YI-AIP	76T
YI-AKO	76M
YI-AKP	76M
YI-AKQ	76
YI-AKS	76
YI-AKT	76M
YI-AKU	76M
YI-AKV	76M
YI-AKX	76
YI-ALL	76M
YI-ALO	76M
YI-ALQ	76MD
YI-ALR	76MD
YI-ALS	76
YI-ALT	76

Flota suministrada por Editions JP

Este avión, matriculado YI-AGS, es uno de los seis Boeing 727-270 utilizados en la actualidad por Iraqi airways (foto Austin J. Brown).



China Airlines



China Airlines fue constituida por un grupo de personal retirado de las Fuerzas Aéreas de Taiwán el 16 de diciembre de 1959 para llevar a cabo vuelos *charter* domésticos con dos Consolidated PBY-5A Catalina. Los servicios regulares en Taiwán comenzaron en octubre de 1962 con Douglas DC-3 y DC-4 y Curtiss C-46, que fueron complementados en 1969 con la recepción de un NAMC YS-11 (B-156); un segundo YS-11 se recibió el 9 de enero de 1970. Anteriormente, en octubre de 1966, se había recibido un único Lockheed L-1049H para inaugurar el primer servicio internacional de la aerolínea, de Taipei a Saigón, el 2 de diciembre de 1966. Esa ruta fue cubierta por el Super Constellation hasta que fue remplazado en marzo de 1967, empleado exclusivamente en vuelos *charter* en el Sudeste Asiático.

En su forma estándar y en la variante SP, el Boeing 747 es el modelo más numeroso de la flota de China Airlines (foto Aviation Letter Photo Service vía John Roach).

Para expandir la red se encargaron dos Boeing 707-309C, de los que el primero (B-1824) se recibió el 7 de noviembre de 1969. En febrero de 1970 se inauguró una ruta a San Francisco vía Tokio utilizando los nuevos Boeing 707; más tarde se añadieron escalas en Los Angeles y Honolulu.

Entre 1971 y 1977 se utilizaron cuatro Sud-Aviation Caravelle en servicios domésticos y *charter*. Esos aparatos fueron remplazados por tres Boeing 737-281, de los que el primero (B-1872) se recibió el 9 de abril de 1976. Mientras se producía la sustitución de los aviones de corto alcance, la flota de largo alcance comenzaba a incorporar los Boeing 747, más concretamente un 747-132 (B-1860) el 16 de mayo de 1975 y un 747SP (B-1862) el 6 de abril de 1977. Para complementar la expansión de su red regional, China Airlines utiliza el Airbus A300 desde el 22 de junio de 1982, en que recibió el primero de ellos (B-190). Para las rutas lejanas en las que no requiera la capacidad del 747 se encargaron dos Boeing 767-209, el primero de los cuales (B-1836) entró en servicio entre Taipei y Hong Kong el 30 de diciembre de 1982. Ese día China Airlines se convertía en la primera aerolínea asiática usuaria de ese modelo y también en la primera de la región que lo utilizaba.

En la actualidad, la compañía lleva a cabo servicios regulares de pasaje y carga a varios destinos interiores, así como vuelos a distintos puntos en Asia, Europa y América del Norte.



El Sud Aviation Caravelle 3 sirvió en las rutas interiores y los vuelos *charter* de la aerolínea durante seis años.

Flota de China Airlines

Airbus Industrie A300B4-220

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-190	193
B-192	197
B-194	221
B-196	232

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1828	18710
B-1830	19178
B-1832	18825

Boeing 737-281

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1870	20226
B-1872	20227
B-1874	20277

Boeing 747

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1862	21300
B-1864	21454
B-1866	21843
B-1880	22298
B-1886	22446
B-1888	22447
B-1894	22299
N4508H	22547
N4552V	22805

Bajo pedido
un 747-209F

Boeing 767-209

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1836	22681
B-1838	22682

Flota suministrada por Editions JP



Linjeflyg



Linjeflyg fue constituida por SAS y AB Aerotransport el 2 de abril de 1957 para tomar a su cargo los servicios interiores de transporte de pasaje y de prensa cubiertos por Airtaco AB desde 1950. El 14 de abril se iniciaron los vuelos de pasaje desde Estocolmo a Kalmar y Visby, y a finales de 1957, utilizando ocho Douglas DC-3, cuatro Lockheed Lodestar y un Lockheed 12, Linjeflyg llevaba a cabo servicios desde Malmo, en el sur, a Nordmuling, en el norte de Suecia. Se adquirieron de SAS otros seis DC-3 y comenzó a crecer la red interior de la compañía.

Para hacer frente a esa expansión se necesitaba un avión más capaz que el DC-3, que resultó ser el Convair CV-440. El primero de ellos (SE-CRL) se recibió el 21 de enero de 1960, y entre esa fecha y el 29 de setiembre de 1971 SAS transfirió 20 aparatos de ese tipo a Linjeflyg. Los Convair incorporaban 52 asientos fácilmente desmontables a fin de que pudiesen ser rápidamente convertidos en transporte de periódicos. Para complementar a los CV-440 se adquirieron cuatro Nord 262, de los que el primero se recibió el 6 de mayo de 1967 con la matrícula SE-CCR; este modelo fue dado de baja en febrero de 1974.

Actualmente, esta aerolínea utiliza solamente aviones Fokker F.28 Fellowship, el primero de los cuales (SE-DGA) se recibió en Bromma el 18 de mayo de 1973. La compañía cubre servicios regulares de pasaje y carga a 25 destinos interiores, así como operaciones *charter* a numerosos puntos de la Europa noroccidental.

Flota de Linjeflyg

Fokker F.28 Fellowship Mk 1000

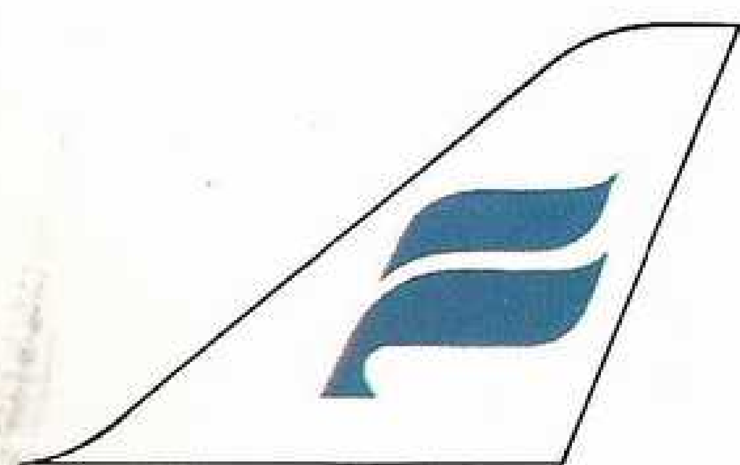
N.º Reg.	*N.º Constr.*
SE-DGA	11067
SE-DGB	11068
SE-DGC	11069

Fokker F.28 Fellowship Mk 4000

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SE-DGD	11111
SE-DGE	11112
SE-DGF	11115
SE-DGG	11116
SE-DGH	11120
SE-DGI	11122
SE-DGK	11123
SE-DGL	11126
SE-DGM	11128
SE-DGN	11130
SE-DGO	11190
SE-DGP	11191
SE-DGR	11204

La aerolínea doméstica sueca Linjeflyg emplea exclusivamente el Fokker Fellowship, cuya Serie 400 (en la foto) tiene cabida para 85 pasajeros.

Flota suministrada por Editions JP



Icelandair

El 3 de junio de 1937 se fundó la aerolínea islandesa Flugfelag Akureyrar, que el 4 de mayo de 1938 comenzó a operar con un único hidroavión Waco que se accidentó durante el primer invierno de la II Guerra Mundial. En 1940, y con un nuevo Waco, la aerolínea fue reconstituida como Flugfelag Islands, y con dos de Havilland D.H.89A recibidos en 1942 llevó a cabo servicios a las partes más remotas del país. El 27 de mayo de 1946 comenzaron las operaciones internacionales a Copenhague, vía Prestwick, utilizando aviones Catalina alquilados de Scottish Airlines. Más tarde, aparatos Consolidated Liberator cubrieron el primer sector y Douglas DC-3 el segundo.

El 10 de abril de 1948, Flugfelag inauguró su primer servicio con el Douglas DC-4, entre Islandia y Dinamarca (que más tarde se extendería hasta Oslo). El 3 de mayo de 1949 comenzó un servicio directo a Londres en conjunción con Loftleidir (otra aerolínea islandesa, formada el 10 de marzo de 1944). Se abrieron más vuelos interiores, y en febrero de 1952 la compañía asumió las operaciones domésticas de Loftleidir. En 1956, Flugfelag adoptó su denominación actual de Icelandair.

El 3 de mayo de 1957 tuvo lugar el primer servicio de la compañía con el Vickers Viscount, entre Reykjavik y Copenhague; los DC-4 se conservaron para los vuelos *charter*. Con destino a sus rutas domésticas, Icelandair eligió el Fokker F.27: el primero (TF-FIJ) le fue entregado el 4 de mayo de 1965. Dos años después, el 22 de junio de 1967, la compañía recibió su primer reactor puro, un Boeing 727-108C.

Icelandair y Loftleidir se fusionaron el 1 de agosto de 1973 pero siguieron operando por separado hasta el 1 de octubre de 1979, en que se integraron plenamente sus servicios.

Actualmente, Icelandair lleva a cabo vuelos regulares de pasaje y carga a Nueva York, Chicago y Washington en Estados Unidos, y a París, Londres, Glasgow, Oslo, Estocolmo, Gothenburgo, Copenhague, Frankfurt y Luxemburgo en Europa, además de a las islas Faroe y a Groenlandia. Cubre también once puntos interiores, así como *charters* domésticos e internacionales.

Flota de Icelandair

Boeing 727-155C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLJ	19619

Boeing 727-185

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TF-FLG	19826	Heimfari

Boeing 727-208

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TF-FLI	22295	Fronfari

Douglas DC-8-55

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N916R	45753

Douglas DC-8-63

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLU	45999
TF-FLV	46121

Fokker F.27 Friendship Mk 200

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLM	10263
TF-FLN	10255
TF-FLO	10414

Fokker F.27 Friendship Mk 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLR	10417

Flota suministrada por Editions JP





Marruecos

Una de las últimas monarquías existentes en África, Marruecos obtuvo su independencia plena de las administraciones española y francesa en 1956. Veinte años más tarde, la división del que era el Sáhara Español entre Marruecos y Mauritania recrudeció las acciones del grupo guerrillero conocido como Frente Polisario, que propugna la creación de un estado saharaui independiente. Apoyado principalmente por Argelia, el Polisario se ha anotado numerosos éxitos sobre las fuerzas marroquíes, incluido el derribo de varios de sus aviones.

Desde que comenzase esa guerra, la economía marroquí se ha resentido de forma muy notable y el rey Hassan se ha visto forzado a buscar apoyo financiero en otros países, principalmente en Arabia Saudí. El fin básico de esa ayuda es pagar los pedidos de armas y equipos cursados en el extranjero, en su mayor parte en Francia y EE UU.

Una muestra de la importancia que Marruecos da a esa guerra es la relativamente reciente construcción de un gran muro fortificado y minado que se extiende cientos de kilómetros a lo largo de sus fronteras con el Sáhara. Con él se pretende reducir el número de incursiones del Polisario en el interior de Marruecos, y esa «muralla china» en miniatura es regularmente patrullada por aviones y unidades de tierra. Otro hecho sorprendente fue, en 1984, el anuncio de un tratado de amistad y cooperación entre Marruecos y el poderoso régimen prosoviético de Libia. Ello da como resultado que Argelia ha quedado como el único sostén importante del Polisario.

La Force Aérienne Royale Marocaine (Al Quwwat al Jawwiya al Malakiya Marakishiya) ha tenido que empeñarse a fondo contra la guerrilla saharaui. Su principal avión de combate es el Dassault-Breguet Mirage F.1, adquirido en 1976 y comenzado a recibir en 1978-79. Inicialmente se encargaron 25 cazabombarderos Mirage F.1CH (de los que unos 18 permanecen en servicio), seguidos por 20 cazas polivalentes Mirage F.1EH y cinco biplazas de entrenamiento Mirage F.1BH. Problemas financieros supusieron la demora en la entrega de esos últimos, pero parece que por fin se produjo el pago y fueron servidos. Existen opciones por otros 25 ejemplares del modelo. Los Mirage forman parte integral del sistema de defensa aérea del país, que comprende radares tridimensionales, comunicaciones por microondas y equipo de vigilancia de aeródromos, junto con misiles superficie-aire de baja cota Thomson-CSF Crotale.

Como complemento de los Mirage F.1 existen dos escuadrones de Northrop F-5, que utilizan una veintena de F-5E Tiger II encargados en 1979 y adquiridos con apoyo saudí, y unos seis viejos F-5A. Para incrementar el alcance de los F-5, Aero Maroc Industries les ha instalado sondas fijas de recepción de carburante para que puedan ser repostados desde tres cisternas Lockheed KC-130 Hercules y por lo menos un KC-707.

En 1978 se encargaron entrenadores Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet para remplazar a 22 Fouga Magister, y se cree que los 24 nuevos aviones se emplean tanto para la instrucción de pilotos como para el ataque ligero. En 1981 se recibieron seis aparatos antiguerrilla Rockwell OV-10 Bronco ex US Marine Corps como parte de un lote de armas estadounidenses, pero dos de ellos se han perdido ya en combate. Se encargaron también 24 helicópteros de ataque Hughes Modelo 500 Defender.

El C-130H Hercules es el principal modelo de transporte y ha remplazado a la totalidad de aparatos Fairchild C-119 y Douglas C-47 empleados hasta principios de los años setenta. La flota de Hercules suma 19 aviones, además de tres cisternas. Éstos llevan insignias militares y civiles para que puedan desplazarse a otros países y en operaciones son empleados en patrullas fronterizas regulares.

Para reforzar el Ejército se adquirieron a la empresa italiana Meridionali doce helicópteros Boeing Vertol CH-47C Chinook. Otros modelos de alas rotativas son 32 Aérospatiale Puma, 24 Aérospatiale Gazelle, 24 Agusta-Bell AB.205, quince AB. 206B y cinco AB.212.

Existe también una flota de aviones VIP integrada por dos Dassault-Breguet Falcon 20 y un Falcon 50, seis Beech King Air 100 y un Grumman Gulfstream II. Para el entrenamiento de pilotos se dispone de diez aparatos primarios FFA AS.202 Bravo, dos Mudry CAP 10, doce Beech T-34C Turbo Mentor y dos SIAI-Marchetti SF.260M. Se ha previsto remplazar los T-34C por veinte AMI GEPAL IV, unos entrenadores con motores PT-6 cuya producción comenzó a finales de 1984.



Arabia Saudí ha proporcionado una considerable cantidad de material a la Fuerza Aérea de Marruecos, incluido el Northrop F-5E Tiger II de la fotografía.

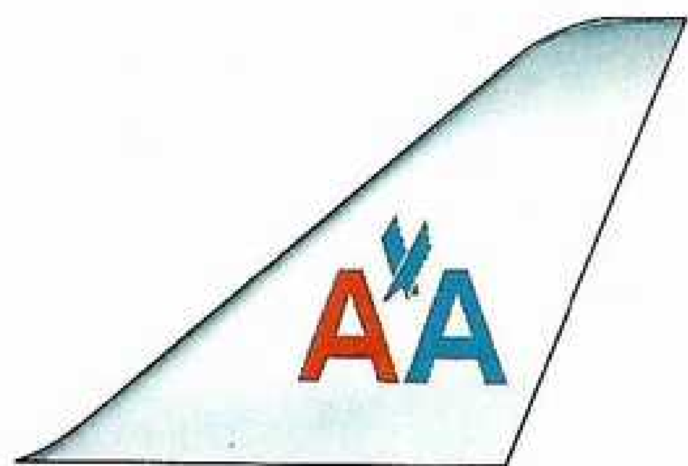
Material de vuelo de la Force Aérienne Royale Marocaine

Modelos en servicio	Cantidad
Dassault-Breguet Mirage F.1CH/EH/BH	más de 40
Northrop F-5A/B/RF-5A/E/F	26
Hughes Model 500 Defender	24
Rockwell OV-10A Bronco	4
Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet E	24
Fouga Magister	24
Lockheed C-130H Hercules	19
Lockheed KC-130H Hercules	3
Boeing KC-707	más de uno
Max Holste MH.1521M Broussard	4
Dornier Do 28 D-2	12
Dassault-Breguet Falcon 20/50	3
Grumman Gulfstream II	1
Beech King Air 100	6
Aérospatiale SA 330 Puma	32
Aérospatiale SA 342 Gazelle	24
Agusta-Bell AB.205/206B/212	44
Meridionali-Boeing Vertol CH-47C Chinook	más de 12
AMI GEPAL IV	20
Beech T-34C Turbo Mentor	12
FFA AS.202 Bravo	10
SIAI-Marchetti SF.260M	2
Mudry CAP 10	2

Los Dassault Mirage F.1 marroquíes han comenzado a utilizar el contenedor de reconocimiento desarrollado por AMI, la empresa aeronáutica del país.



American Airlines



American Airlines, que en la actualidad es la segunda aerolínea estadounidense, se creó el 11 de abril de 1934 para hacerse cargo de las rutas de Aviation Corporation (AVCO), que a su vez se había fundado el 25 de enero de 1930. En 1934 se concedieron a la nueva aerolínea sus primeros contratos postales, en la ruta Fort Worth-Los Angeles. En julio de ese año American Airlines puso en venta 51 aviones de distintos modelos y el 9 de setiembre introdujo el Vultee V-1A en sus servicios de los Grandes Lagos a Texas como complemento de sus vuelos transcontinentales con los Curtiss Condor.

American fue una de las compañías avalistas del más difundido avión comercial norteamericano, el Douglas DC-3, desarrollo del DC-2. Recibió el primer DC-2 (NC14274) el 4 de noviembre de 1934 y el mes de diciembre comenzó con él servicios entre Nueva York y Chicago, pero este modelo no fue introducido inmediatamente en las rutas transcontinentales. El primer DST (Douglas Sleeper Transport), un desarrollo del DC-2 con el fuselaje alargado y ensanchado, se recibió el 7 de junio de 1936 y comenzó a operar en la ruta diurna Nueva York-Chicago el 25 de ese mismo mes. American Airlines aceptó su primer Douglas DC-3 (NC16009) el 18 de agosto y los DST pasaron a cubrir un servicio nocturno de costa a costa el 18 de setiembre.

En 1942 American utilizaba 74 aviones DC-3. En 1941 Estados Unidos había entrado en guerra y, al igual que otras compañías norteamericanas, American comenzó a transportar tropas en el propio país y a estados vecinos. El 20 de junio de 1942 inició vuelos regulares a través del Atlántico Norte, seguidos por saltos a la India a principios de 1943. Hacia finales de la guerra comenzó a emplear aparatos Consolidated Liberator modificados en sus primeros servicios exclusivamente de carga, entre Nueva York y Los Angeles. Ello comenzó el 1 de agosto de 1944 y fue complementado a partir de octubre por un servicio cubierto con los DC-3.

El 1 de junio de 1945 el CAB aprobó la fusión de American Export Airlines con American Airlines. El 24 de octubre American Export llevó a término su primer vuelo transatlántico comercial, de Nueva York al aeropuerto de Hurn, en Gran Bretaña. El 10 de noviembre de 1945 American Export se convirtió en American Overseas y la fusión reseñada más arriba adquirió carácter oficial el 5 de diciembre. Esta nueva división de American Airlines se vendió a Pan American el 25 de setiembre de 1950.

Al acabar la guerra la compañía recibió cincuenta Douglas C-54 Skymaster (DC-4 desmovilizados). Entraron inmediatamente en servicio, inicialmente en la ruta Nueva York-Chicago en febrero de 1946 y más tarde, el 7 de marzo, entre Nueva York y Los Angeles. Este modelo se mantuvo como transporte de pasaje hasta diciembre de 1948, en tanto que a finales de 1958 se registró el último vuelo de un DC-4 carguero. El DC-4 fue sustituido en las rutas de pasaje por el Douglas DC-6, cuyo primer ejemplar (N90702) se recibió el 24 de noviembre de 1946. American Airlines fue la primera compañía que puso este tipo en servicio, en su ruta entre Nueva York y Chicago. Un año después, American recibió su primer Convair CV-240 (NC94203), que comenzó a alinearse junto a los DC-6 el 1 de junio de 1948; en total, la aerolínea llegó a utilizar 75 ejemplares de este bimotor.

En diciembre de 1951 se encargaron 25 Douglas DC-7 y el primero entregado a la aerolínea fue, el 10 de octubre de 1953, el N304AA (todavía con certificación provisional). American puso el DC-7 en servicio en competencia directa con TWA el 29 de noviembre de 1953, asignándolo a una ruta sin escalas entre Nueva York y Los Angeles que se cubría en 8 horas 30 minutos. Durante 1958 American utilizó solamente aviones con motores de émbolo: 85 DC-6, 58 DC-7 y 58 CV-240.

American Airlines fue la segunda compañía aérea (detrás de National Airlines) que encargó el turbohélice Lockheed L-188 Electra, el 15 de diciembre de 1955. El primero (N6101A) se recibió el 27 de noviembre de 1958 y el Electra entró en servicio el 23 de enero de 1959 en la ruta de Nueva York a Chicago. El N6101A tuvo la dudosa distinción de ser el primer avión de este tipo accidentado, en una aproximación nocturna a Nueva York el 3 de febrero de 1959. El Electra fue la espina dorsal de la flota de corto y medio alcance de la empresa hasta la llegada del Boeing 727; el último L-188 estuvo en activo hasta 1971.

El 25 de enero de 1959 American Airlines llevaba a cabo el primer servicio nacional a reacción utilizando uno de sus aviones, un Boeing 707-123, entre Nueva York y Los Angeles. El primer Boeing 707 (N7501A) se había recibido el 23 de octubre de 1958 y, tras unas pruebas, se aceptó el 16 de marzo de 1959. Otro cuatrirreactor puesto en servicio por la compañía por esas mismas fechas fue el Convair CV-990, que comenzó a operar en la ruta de Nueva York a Chicago el 18 de marzo de 1962. En 1963 se intentó la fusión de la aerolínea con Eastern Air Lines, pero el CAB rechazó el proyecto. Para remplazar a los Electra se adquirieron 25 Boeing 727-23, de los que el primero fue el N1971 y se aceptó el 25 de enero de 1964. Al igual que otros muchos aviones estadounidenses, el Boeing 727 entró en servicio en la ruta Nueva York - Chicago, el 12 de abril de 1964. En julio de 1963 se había firmado un primer pedido por quince BAC One-Eleven 401; el número de estos aviones se incrementó más tarde a 30, que tuvieron como destino las rutas de corto alcance y densidad media de la compañía. El primer ejemplar del pedido original se recibió el 23 de diciembre de 1965 y el modelo entró en servicio el 6 de marzo de 1966. A finales de 1969 American Airlines poseía una flota integrada por aviones a reacción, en la que se alineaban 27 BAC One-Eleven, cien Boeing 707, 22 Boeing 720 y 98 Boeing 727.

El primer avión de fuselaje ancho utilizado por la compañía fue un Boeing 747 alquilado de Pan American (el N740PA), que entró en servicio el 2 de marzo de 1970 entre Los Angeles y Nueva York. No fue hasta junio de 1970 que American comenzó a volar con sus propios 747. Al cabo de un año, el 29 de julio de 1971, recibió el primer Douglas DC-10-10 (N103AA), y ese mismo avión llevó a cabo el primer vuelo de la aerolínea entre Los Angeles y Chicago el 5 de agosto de 1971, al cabo de menos de un año de su vuelo inaugural.

El 30 de noviembre de 1970 American absorbió Trans Caribbean Airways y comenzó a cubrir las rutas de ésta el 2 de marzo de 1971. Ese mismo mes Western Air Lines y American llegaron a un principio de acuerdo de fusión, pero ese proyecto encontró una fuerte oposición y hubieron de cancelarse las negociaciones. En agosto de 1971, y utilizando los Boeing 707, se inauguró una ruta transpacífica de Estados Unidos a Sydney (Australia), que acabó por ser cancelada en 1974.

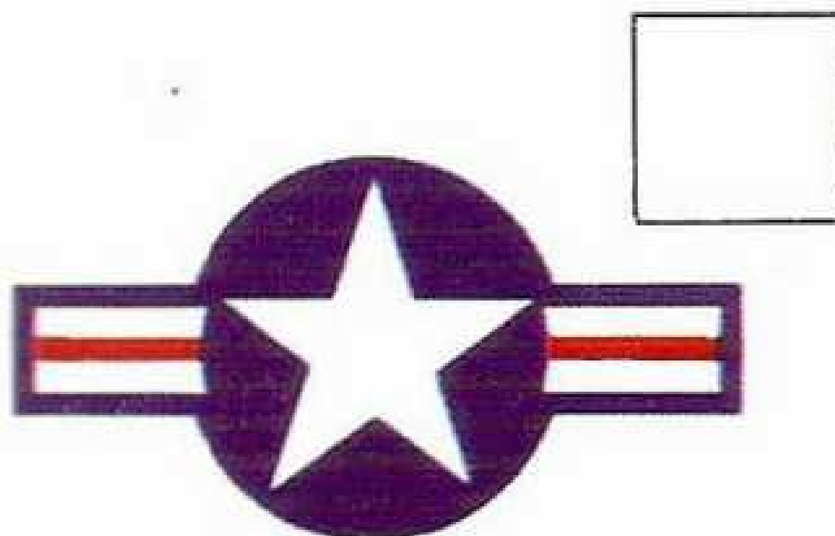
En el transcurso del decenio pasado, y al igual que otras muchas compañías aéreas, American Airlines se dedicó especialmente a consolidar su posición en el mercado, y no fue hasta el 4 de noviembre de 1982 que recibió otro nuevo modelo de avión, un Boeing 767-223; en diciembre de 1984 tenía ya en servicio diez ejemplares. El 12 de mayo de 1983 se le hizo entrega de su primer McDonnell Douglas MD-82 (N203AA), que entró en servicio dos días después; su pedido inicial, por 20 aviones, era bastante considerable, pero en 1984 American anunció la mayor compra de la historia de la aviación comercial: 19 ejemplares a entregar en 1984-85 y 67 para 1986-87, más una opción por otros 100 MD-82.

American Airlines cubre la totalidad de Estados Unidos y lleva a cabo también servicios hacia el norte (Toronto y Montreal) y hacia el sur.



American utiliza el Boeing 727 en cuatro versiones. El avión de la fotografía es un 727-223 matriculado N6829 (foto Aviation Letter Photo Service).

US Marine Corps



Los efectivos de aviación del US Marine Corps están agrupados en tres Marine Aircraft Wings (Alas de Aviones de los Marines) separadas y distintas, cada una de las cuales está responsabilizada de las operaciones en un área geográfica. Dos de ellas están asignadas a la Fleet Marine Force Pacific (FMFPac): la 1.ª MAW de Iwakuni (Japón) y la 3.ª MAW de El Toro (California; la tercera organización de este tipo es la 2.ª MAW, que forma parte de la Fleet Marine Force Atlantic (FMFLant) y mantiene su cuartel general en Cherry Point (Carolina del Norte).

En lo concerniente a las fuerzas operacionales, la composición de esas tres MAW sigue líneas similares: cada una de ellas posee escuadrones de caza y ataque, ataque ligero y ataque todotiempo a reacción, apoyados por escuadrones de helicópteros ligeros, medios y pesados para facilitar el rápido movimiento de las fuerzas de tierra del US Marine y su equipo de apoyo. Los modelos destinados a misiones similares están reunidos en elementos menores subordinados conocidos como Marine Aircraft Groups.

Los elementos descritos hasta ahora constituyen el núcleo de una MAW típica, pero existen también otros tipos de unidades de vuelo que, si bien son mucho menos numerosas, juegan asimismo un importante papel en el cumplimiento de la misión primaria de apoyar a los infantes de marina. Esas unidades están encargadas de cometidos tales como el repostaje de carburante en vuelo, el transporte aéreo pesado, el reconocimiento fotográfico, las contramedidas electrónicas, la observación, el control aéreo avanzado y el ataque ligero. Siempre que es posible, por lo menos un ejemplar de cada categoría de escuadrón está asignado a cada MAW. De forma inevitable, la disponibilidad financiera no ha permitido siempre la consecución de este deseable objetivo, de manera que en el caso de algunas misiones especializadas (principalmente el reconocimiento fotográfico y las contramedidas) el US Marine ha optado por agrupar todos los efectivos disponibles en un único escuadrón, que suministra destacamentos a otras MAW cuando y donde se requiere.

En tiempos recientes, el US Marine ha vuelto a la política rotacional a gran escala: las unidades de reactores de combate y de helicópteros medios y pesados son desplegadas en bases aéreas en el área de WestPac para períodos de actividad que suelen durar unos seis meses. La mayoría de las veces, esta práctica no supone el traslado físico de aviones, sino que la unidad allí enviada hereda los aviones o helicópteros existentes de forma permanente en esa base. Ocasionalmente, sin embargo, los aviones también efectúan alguna rotación, sobre todo cuando deben ser objeto de revisiones en profundidad. Debido a esta política de rotación, la composición de las tres MAW cambia constantemente a medida que las unidades son transferidas del Pacífico al continente norteamericano o viceversa.

Además de los elementos de combate de primera línea, el US Marine Corps dispone de cierto número de unidades cuyo cometido exclusivo es el entrenamiento; éstas tienen sus bases en Estados Unidos y forman parte de las MAW n.os 1 y 3.

En lo que respecta al material de vuelo utilizado, el principal avión de caza y ataque es todavía el ubicuo McDonnell Douglas F-4 Phantom II: cuatro escuadrones están equipados con la variante F-4S. Sin embargo, el proceso de sustitución está en marcha y ocho escuadrones vuelan ya en el McDonnell/Douglas/Northrop F/A-18A Hornet, un modelo que acabará por servir en 12 unidades de caza y ataque. Otro producto de McDonnell Douglas, el A-4M Skyhawk constituye la espina dorsal de la fuerza de ataque ligero, en un total de cinco escuadrones, mientras que otros tres vuelan en el BAe/McDonnell Douglas AV-8A/C Harrier. Estas ocho unidades serán reequipadas con el AV-8B, que ya ha entrado en servicio en una unidad de entrenamiento de Cherry Point. El ataque todotiempo está bajo la responsabilidad del Grumman A-6E Intruder, que equipa cinco escuadrones y que está previsto que se mantenga en servicio en un futuro inmediato, aunque es posible que el USMC acabe por adoptar la versión A-6F. Otros modelos de combate a reacción presentes en el arsenal del US Marine Corps son el EA-6B Prowler (15 ejemplares de esta plataforma de ECM equipan a un único escuadrón en Cherry Point) y el RF-4B Phantom II, cuyos últimos ejemplares están agrupados en un escuadrón residente en la base de El Toro.

En el apartado de los helicópteros, el Boeing-Vertol CH-46 Sea Knight es el auténtico peón de brega del US Marine Corps, pues equipa a 11 escuadrones y, tras ser recientemente sometido a un proceso de puesta al día, es posible que siga en servicio durante algunos años más. La capacidad de transporte pesado recae en el Sikorsky CH-53D Sea Stallion, utilizado por seis escuadrones; sin embargo, se han formado ya los tres primeros escuadrones de CH-53E Super Stallion y este modelo asumirá progresivamente más trabajo en los próximos años, a medida que crezca el número de ejemplares disponibles. El versátil UH-1N Iroquois de Bell es el único helicóptero ligero utilitario del USMC y constituye el material de vuelo de tres escuadrones; otros tres están equipados con el ligeramente más potente helicóptero artillado AH-1T SeaCobra. El restante escuadrón de helicópteros es el HMX-1 de Quantico (Virginia), que asume dos funciones diametralmente diferentes. De hecho, es innecesario explicar a qué se dedica su Destacamento de Evaluaciones en Vuelo, pero en cambio debe aclararse que el HMX-1 cuenta asimismo con un Destacamento de Vuelo Ejecutivo, equipado con un surtido de helicópteros con interiores VIP que están a disposición de los oficiales de alta graduación y dignatarios de estado, como el propio presidente de Estados Unidos.

Las restantes unidades de vuelo de primera línea son un par de escuadrones de observación, equipados con el Rockwell OV-10A/D, y tres de aviones de transporte y cisternas Lockheed KC-130F/R Hercules.

Finalmente, existen también seis escuadrones que proporcionan el último grado de instrucción a los alumnos pilotos del USMC. Cuatro de estas unidades están equipadas con aviones a reacción (una con F-4, una con A-6, una con AV/TAV-8 y la última con A-4), y las otras dos con helicópteros (CH-46 y CH-53).

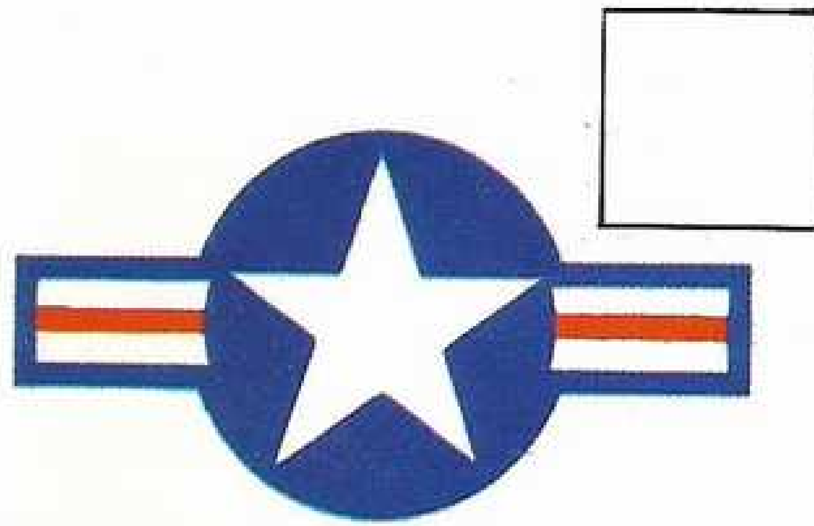
Al igual que las demás fuerzas armadas de EE UU, el US Marine Corps mantiene unos importantes efectivos en reserva, que comprenden elementos de aviación organizados de forma similar a sus contrapartidas regulares y que están encuadrados en la denominada 4.ª MAW. Con cuartel general en Nueva Orleans (Louisiana), la 4.ª MAW dispone de 20 escuadrones de aviones y helicópteros, en su mayor parte dotados con versiones más antiguas de los modelos presentes en las unidades de primera línea. Sin embargo, recientemente se han emprendido algunos esfuerzos de modernización y aviones A-4M se han unido a los escuadrones de ataque ligero. En vista a la creciente importancia dada a estos elementos, es razonable pensar que este proceso va a continuar.

En la actualidad, los elementos de la USMC Reserve comprenden dos escuadrones de caza y ataque con F-4 Phantom II, seis de ataque ligero con variantes del A-4 Skyhawk, uno de contramedidas electrónicas con EA-6A Intruder, cuatro de helicópteros medios con CH-46 Sea Knight, tres de helicópteros pesados con CH-53 Sea Stallion, dos de helicópteros ligeros con UH-1 Iroquois, uno de helicópteros de ataque con AH-1J Sea Cobra, uno de observación con OV-10 Bronco y uno de transporte y repostaje en vuelo con KC-130 Hercules. Las operaciones de las unidades de reserva tienen lugar rutinariamente desde 14 bases áreas diseminadas por Estados Unidos.

Los McDonnell Douglas F-4 Phantom de los 12 escuadrones de caza y ataque del US Marine Corps están siendo remplazados por el F/A-18A Hornet. Este ejemplar lleva los emblemas del VMFA-314, el primer escuadrón declarado operacional con este modelo.



US Marine Corps (2)



UNIDADES DE VUELO DE PRIMERA LÍNEA DEL US MARINE CORPS

Escuadrones de Caza (VMFA)

VMFA-115	F/A-18A Hornet
VMFA-122	F/A-18A Hornet
VMFA-212	F-4S Phantom
VMFA-232	F-4S Phantom
VMFA-235	F-4S Phantom
VMFA-251	F/A-18A Hornet
VMFA-312	F-4S Phantom
VMFA-314	F/A-18A Hornet
VMFA-323	F/A-18A Hornet
VMFA-333	F-4S Phantom
VMFA-451	F-4S Phantom
VMFA-531	F/A-18A Hornet

Escuadrones de Ataque Ligero (VMA)

VMA-211	A-4M Skyhawk
VMA-214	A-4M Skyhawk
VMA-223	A-4M Skyhawk
VMA-231	AV-8A Harrier
VMA-311	A-4M Skyhawk
VMA-331	A-4M Skyhawk
VMA-513	AV-8A Harrier

Escuadrones de Ataque Todotiempo (VMA [AW])

VMA(AW)-121	A-6E Intruder
VMA(AW)-224	A-6E Intruder
VMA(AW)-242	A-6E Intruder
VMA(AW)-332	A-6E Intruder
VMA(AW)-533	A-6E Intruder

Escuadrones de Helicópteros Medios (HMM)

HMM-161	CH-46 Sea Knight
HMM-162	CH-46 Sea Knight
HMM-163	CH-46 Sea Knight
HMM-164	CH-46 Sea Knight
HMM-165	CH-46 Sea Knight
HMM-261	CH-46 Sea Knight
HMM-262	CH-46 Sea Knight
HMM-263	CH-46 Sea Knight
HMM-264	CH-46 Sea Knight
HMM-265	CH-46 Sea Knight

Escuadrones de Entrenamiento

HMH-361	CH-53 Sea Stallion
HMH-362	CH-53 Sea Stallion
HMH-363	CH-53 Sea Stallion
HMH-364	CH-53 Super Stallion
HMH-461	CH-53 Sea Stallion
HMH-462	CH-53 Sea Stallion
HMH-463	CH-53 Sea Stallion
HMH-464	CH-53 Super Stallion

Escuadrones de Helicópteros de Ataque (HMA)

HMA-169	AH-1T Sea Cobra
HMA-269	AH-1T Sea Cobra
HMA-369	AH-1T Sea Cobra

Escuadrones de Helicópteros Ligeros (HML)

HML-167	UH-1N Iroquois
HML-267	UH-1N Iroquois
HML-268	UH-1N Iroquois

Escuadrones de Observación (VMO)

VMO-1	OV-10 Bronco
VMO-2	OV-10 Bronco

Escuadrones de Transporte y Repostaje (VMGR)

VMGR-152	KC-130 Hercules
VMGR-252	KC-130 Hercules
VMGR-352	KC-130 Hercules

Escuadrón de Reconocimiento Fotográfico (VMFP)

VMFP-3	RF-4B Phantom

Escuadrones de Contramedidas Electrónicas (VMAQ)

VMAQ-2	EA-6B Prowler

Escuadrón Experimental de Helicópteros (HMX)

HMX-1	CH-46, CH-53
UH-1N, VH-53, VH-3, VH-46	

Escuadrones de Entrenamiento

VMFAT-101	F-4S Phantom
VMAT-102	A-4 Skyhawk
VMAT(AW)-202	A-6E Intruder
VMAT-203	AV/TAV-8 Harrier

UNIDADES DE VUELO DE LA RESERVA DEL USMC

Escuadrones de Caza (VMFA)

VMFA-112	F-4 Phantom	Dallas, Texas
VMFA-321	F-4 Phantom	Andrews, Maryland

Escuadrones de Ataque Ligero (VMA)

VMA-124	A-4 Skyhawk	Memphis, Tennessee
VMA-131	A-4 Skyhawk	Willow Grove, Pennsylvania
VMA-133	A-4 Skyhawk	Alameda, California
VMA-134	A-4 Skyhawk	El Toro, California
VMA-142	A-4 Skyhawk	Jacksonville, Florida
VMA-322	A-4 Skyhawk	South Weymouth, Massachusetts

Escuadrones de Helicópteros Medios (HMM)

HMM-764	CH-46 Sea Knight	Tustin, California
HMM-767	CH-46 Sea Knight	Nueva Orleans, Louisiana
HMM-770	CH-46 Sea Knight	Whidbey Island, Washington
HMM-774	CH-46 Sea Knight	Norfolk, Virginia

Escuadrones de Helicópteros Pesados (HMH)

HMH-769	CH-53 Sea Stallion	Alameda, California
HMH-772	CH-53 Sea Stallion	Willow Grove, Pennsylvania
HMH-777	CH-53 Sea Stallion	Dallas, Texas

Escuadrones de Helicópteros Ligeros (HML)

HML-771	UH-1 Iroquois	South Weymouth, Massachusetts
HML-776	UH-1 Iroquois	Glenview, Illinois

Escuadrón de Helicópteros de Ataque (HMA)

HMA-773	AH-1J Sea Cobra	Atlanta, Georgia

Escuadrón de Contramedidas Electrónicas (VMAQ)

VMAQ-4	EA-6A Intruder	Whidbey Island, Washington

Escuadrón de Observación (VMO)

VMO-4	OV-10 Bronco	Atlanta, Georgia

Escuadrón de Transporte y Repostaje (VMGR)

VMGR-234	KC-130 Hercules	Glenview, Illinois

Departamento de la Armada, Washington DC

Comandante del Marine Corps, Cuartel General del US Marine Corps Washington DC

Comandante General de las Fuerzas de Marines de la Flota del Atlántico, Norfolk, Virginia (CGFMFLant)

- 2.ª Ala de Aviones, Cherry Point, Carolina del Norte
- 2.ª División de Marines (Reforzada), Camp Lejeune, Carolina del Norte
- 2.ª Fuerza Anfibia, Camp Lejeune, Carolina del Norte
- Infantes de Marina de la FMFLant, Camp Lejeune, Carolina del Norte

Comandante General de las Fuerzas de Marines de la Flota del Pacífico, Camp H.M. Smith, Hawai (CGFMPac)

- 1.ª Ala de Aviones, Iwakuni, Japón
- 3.ª Ala de Aviones, El Toro, California
- 1.ª División de Marines (Reforzada), Camp Pendleton, California
- 3.ª División de Marines (Reforzada), Camp S.D. Butler, Okinawa
- 1.ª Fuerza Anfibia, Camp Pendleton, California
- 3.ª Fuerza Anfibia, Camp S.D. Butler, Okinawa
- 1.ª Brigada de Marines, Kaneohe Bay, Hawai
- Infantes de Marina de la FMFPac, Twenty-nine Palms, California

El «Huey» sirve desde hace años con el US Marine Corps, a través de modelos progresivamente mejorados. En la actualidad, la versión más utilizada es la UH-1N, con capacidad para 14 plazas en su cabina principal agrandada. Tres escuadrones de primera línea y dos de la Reserva están equipados básicamente con este tipo, que forma parte de una importante fuerza de helicópteros cuyas principales áreas de operación son el Oriente Medio y el norte de Europa. En tiempos de despliegue operativo, por lo menos dos UH-1N se integran en cada escuadrón mixto.



US Coast Guard





Con una posición única en la escena aeronáutica norteamericana, la US Coast Guard (USCG, o Guardia Costera de EE UU) no depende de los fondos del Departamentode Defensa. Pese a ello, se trata, a efectos prácticos, de una rama militar de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos, condición verificada en el Título 14 del Código de Estados Unidos. En tiempos de paz actúa como parte del Departamento de Transporte, pero en caso de guerra o de emergencia nacional depende de la US Navy, pues en esos supuestos sus cometidos son de defensa costera, escolta y salvamento marítimo, así como funciones antisubmarinas no muy bien definidas.

Con su cuartel general en Buzzards Point, en el río Potomac (Washington), la USCG agrupa en la actualidad a unas 45 000 personas, la mayoría de ellas uniformadas, si bien existen 5 000 civiles que desempeñan esenciales funciones de apoyo y administrativas. A fin de poder hacer frente a contingencias se dispone de otros recursos; uno de éstos son los 40 000 hombres de la Guardia Costera Auxiliar, en su mayoría voluntarios civiles que pueden ser llamados a una «tarea activa» en caso de guerra.

La administración diaria de esta organización tiene su sede en Washington y consta de una cadena de mando cuyos principales centros de actividad se hallan en Nueva York y San Francisco, así como en los 17 Distritos Regionales de la Guardia Costera. Trece de ellos se encuentran en los mismos Estados Unidos, en tanto que los cuatro restantes se hallan en enclaves de ultramar; cada uno de ellos es responsable de la administración de un área geográfica concreta.

Las misiones asignadas a la USCG son muchas y variadas, y comprenden la búsqueda y el salvamento, el cumplimiento de tratados y leyes, la seguridad del tráfico mercante, la vigilancia de las aguas jurisdiccionales, actuaciones en los polos, control de los hielos en aguas territoriales, administración de puentes, actividades científicas marinas y, no menos importante, las específicamente militares. Estas últimas pueden llegar hasta actividades clásicas de combate; es bien sabido que la Guardia Costera ha jugado un papel nada desdeñable en las principales guerras en que ha participado Estados Unidos. En fechas relativamente recientes, miembros de la USCG actuaron en Vietnam del Sur complementando los efectivos de la US Navy en el desarrollo de las operaciones fluviales «Game Warden» en el río Bassac y en el área del delta al sur de Saigón, y también participaron en las patrullas costeras contrainfiltración «Market Time» bajo el mando de la Task Force 115, la Fuerza de Vigilancia Costera.

Para poder cumplir todas esas tareas con eficacia, la Guardia Costera mantiene un gran número de instalaciones costeras y también una amplia flota de buques de superficie, que van desde lanchas ligeras a grandes cúters de vasta autonomía, pasando por buques de efecto de superficie. Además, los recursos aeronáuticos de la Guardia Costera tienen una parte muy importante en el cumplimiento de ciertos cometidos, de los que los más notorios son la búsqueda y el salvamento y la vigilancia marítima. Desplegada en numerosos puntos del continente norteamericano, así como en bases en Alaska, Hawai y Puerto Rico, la aviación de la Guardia Costera se halla actualmente en proceso de mejora, pues está recibiendo en cantidades importantes nuevo material de vuelo, como el Dassault-Breguet HU-25A Guardian y el Aérospatiale HH-65A Dolphin.

En el momento presente, empero, aviones algo entrados en años constituyen todavía la espina dorsal de los efectivos aéreos, entre los que destacan tres tipos básicos empleados en cantidades dispares. El menos numeroso, pero quizás el más visible por el hecho de que actúa en prácticamente todos los rincones del mundo, es el Lockheed Hercules, empleado en tareas de transporte aéreo, vigilancia y búsqueda y salvamento. Los primeros ejemplares fueron adquiridos por la USCG hace ya 25 años; el ubicuo «Herk» fue incorporado incialmente en cantidades modestas, pero con el paso de los años su número se incrementó hasta llegar a los 30 aparatos actuales, que actúan desde las estaciones aéreas de Barbers Point (Hawai), Kodiak (Alaska), Elizabeth City (Carolina del Norte), Saint Petersburg (Florida) y San Francisco (California). La HC-130H es hoy la versión predominante, si bien se emplean también algunos viejos HC-130B junto con un solitario EC-130E dedicado a la calibración de sistemas LORAN.

En lo que se refiere al parque de aparatos de alas rotativas, el tipo más numeroso en el inventario de la USCG es el Sikorsky HH-52A Seaguard: aproximadamente se mantienen todavía en activo unos 70 de los 99 ejemplares adquiridos durante los años sesenta. Empleados primordialmente en tareas de búsqueda y salvamento de corto y medio alcance, pueden verse las más de las veces en las bases costeras de la USCG, pero algunos de ellos operan rutinariamente desde buques en alta mar, en especial desde aquellos equipados con instalaciones de empleo de helicópteros, como pueden ser los rompehielos *Polar Sea* y *Polar Star*. Permanecen todavía en servicio la mayoría de los 40 helicópteros Sikorsky HH-3F Pelikan recibidos a finales de los años sesenta y principios de los setenta; estos aparatos cumplen funciones similares a las de los HH-52A, si bien su alcance permite utilizarlos en misiones de búsqueda y salvamento más lejanas.

Además de los principales modelos operativos descritos hasta ahora, la USCG dispone de un par de aviones adicionales que emplea principalmente en tareas de transporte ejecutivo; éstos son un VC-4A Gulfstream I y un VC-11A Gulfstream II. Ambos se hallan estacionados en el aeropuerto internacional de Washington: en la orilla opuesta del Potomac se halla la sede del gobierno de la nación y, convenientemente cerca, el cuartel general de la Guardia Costera.

En lo que se refiere a nuevos aviones, la USCG se halla en proceso de recepción de una importante inyección de aviones y helicópteros modernos, lo que ha permitido la jubilación en fechas muy recientes de dos veteranos con motores de émbolo, los Grumman HU-16E Albatross y Convair HC-131A. Los dos nuevos modelos son de origen francés y su elección ha estado rodeada de una considerable controversia, pues no ha faltado quien haya apuntado que aparatos semejantes podían haberse encargado a la industria estadounidense.

El primero que entró en servicio fue el Dassault-Breguet HU-25A Guardian y los planes de adquisición actuales contemplan un total de 41 ejemplares, que se dedicarán a misiones de vigilancia y de salvamento. Al HU-25A se unirán 90 Aérospatiale HH-65A Dolphin, modelo éste que está remplazando a los HH-52A en las bases costeras y a bordo de la flota de rompehielos y cúters capaces de operar con helicópteros.

Destinado a misiones de salvamento de corto alcance desde bases costeras, rompehielos y cúters, el Aérospatiale HH-65A Dolphin de la USCG entró oficialmente en servicio en Grand Prairie (Texas) en noviembre de 1984. En el curso de los cuatro años que duró el programa de evaluaciones se introdujeron gran número de modificaciones, que han hecho de este modelo el helicóptero más eficaz de la flota presente de la Guardia Costera.

Cuartel General de la USCG
Buzzards Point, Washington DC

1.^er^ Distrito, Boston (Maine)
2.° Distrito, St. Louis (Missouri)
3.^er^ Distrito, Nueva York (Nueva York)
4.° Distrito, Washington DC
5.° Distrito, Portsmouth (Virginia)
6.° Distrito, Elizabeth City (Carolina del Norte)
7.° Distrito, Miami (Florida)
8.° Distrito, Nueva Orleans (Louisiana)
9.° Distrito, Cleveland (Ohio)
10.° Distrito, Traverse City (Michigan)
11.° Distrito, Long Beach (California)
12.° Distrito, San Francisco (California)
13.° Distrito, Seattle (Washington)
14.° Distrito, Honolulu (Hawai)
15.° Distrito, Kodiak (Alaska)
16.° Distrito, Guam (Marianas)
17.° Distrito, Argentia (Terranova)

Estaciones aéreas

Port Angeles (Washington)
Astoria (Oregón)
San Francisco (California)
San Diego (California)
Houston (Texas)
Nueva Orleans (Louisiana)
Biloxi (Mississippi)
Mobile (Alabama)
Saint Petersburg (Florida)
Miami (Florida)
Savannah (Georgia)
Elizabeth City (Carolina del Norte)
Washington DC
Broóklyn (Nueva York)
Cape Cod (Massachusetts)
Salem (Massachusetts)
Traverse City (Michigan)
Chicago (Illinois)
Barbers Point (Hawai)
Casco Cove (Alaska)



Alyemda

Formada por decreto presidencial el 11 de marzo de 1971, la nueva aerolínea de Yemen asumió las operaciones de Brothers Air Services Company (BASCO). Alyemda heredó también los aviones de BASCO, cuatro Douglas DC-3 y dos Douglas DC-6B. El primer reactor de la aerolínea fue un Boeing 720-023B ex American Airlines, que se le entregó el 25 de noviembre de 1974. Desde entonces su flota ha incorporado otros Boeing 707 y 720. El 2 de noviembre de 1979, la aerolínea aceptó su primer de Havilland Canada DHC-7 y actualmente utiliza dos ejemplares de este tipo. A fin de modernizar la flota de corto alcance de la compañía se encargaron dos Boeing 737-2R4C, de los que el primero se recibió el 21 de junio de 1984; estos aviones sirven para remplazar en los servicios regionales a algunos de los viejos DC-3 y DC-6 que la aerolínea emplea aún. Ésta cubre en el momento presente servicios regulares de pasaje y mercancías desde Adén a Abu Dhabi, Addis Abeba, Al Ghaydah, Ataq, Beihan, Damasco, Djibouti, Jeddah, Kuwait, Mogadiscio, Quishu, Riyan, Sieyun, Sharjah y Socotra.



Alyemda aprovecha la capacidad del DCH-7 de operar desde pistas poco preparadas y también sus cualidades de configuración mixta de pasaje y mercancías (foto G. Vincent).

Flota de Alyemda

Boeing 707

N.° Reg.	*N.° Constr.*
70-ABY	19777
70-ACO	20374

Boeing 720-023B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
70-ABQ	18032
70-ACP	18016

de Havilland Canada DHC-7

N.° Reg.	*N.° Constr.*
70-ACL	23
70-ACM	31

Douglas DC-3

N.° Reg.	*N.° Constr.*
70-ABE	33331
70-ABH	26101
70-ACB	26578

(más los n.os/constr. 25505, 12758 y 34357)

Douglas DC-6

N.° Reg.	*N.° Constr.*
70-ABL	45079
70-ABM	43550
70-ABN	43551
70-ABO	44257
70-ACA	45523

(Nota: no se conoce exactamente la disponibilidad de los DC-3 y DC-6)
Flota suministrada por Editions JP



Yemenia

En 1954 se constituyó Yemen Airlines con aviones Douglas Airlines, que se había creado en 1948-49. Las primeras operaciones interiores tuvieron carácter irregular y al poco tiempo comenzaron algunos servicios internacionales a los países vecinos. La asistencia técnica corrió a cargo de los gobiernos de Suecia, Yugoslavia y la URSS, de los que el último proporcionó dos aparatos bimotores Ilyushin Il-14 y otros tantos helicópteros Mil Mi-1 y Mi-4. Durante los primeros años se aceptaron vuelos *charter* de transporte de peregrinos a la Meca.

En 1962 la aerolínea fue nacionalizada y actualmente su propiedad está compartida por Arabia Saudí (el 49%) y el gobierno yemení (el resto). A fin de mejorar la red internacional se adquirieron Douglas DC-6; el primero de ellos fue alquilado en setiembre de 1967 y en el curso de los cuatro años siguientes se utilizaron otros seis aviones. Ese mismo año la compañía pasó a denominarse Yemen Arab Airlines.

En setiembre de 1972 la aerolínea había sido reorganizada y rebautizada Yemen Airways Corporation. No fue hasta 1973 que la compañía dispuso de su primer avión de reacción, que fue un Boeing 737-204 alquilado de Britannia Airways. Hasta 1976 utilizó otros 737 alquilados y el 16 de diciembre la compañía recibió un único 737-2N8. También en 1976 Yemen Airways alquiló dos Boeing 727-173C de World Airways. Los Modelo 727 alquilados siguieron en la compañía hasta 1979, en que el 22 de agosto la empresa recibió su primer 727 de primera mano. Un año antes, el 1 de julio de 1978, la denominación de la compañía había cambiado a Yemenia Yemen Airways. En la actualidad, cinco Boeing 727-2N8 y un 737-2N8 cubren los vuelos internacionales de Yemenia a Abu Dhabi, Adén, Adis Abeba, Ammán, Bahrain, Bombay, El Cairo, Damasco, Dhahran, Djibouti, Doha, Jeddah, Karachi, Jartúm, Kuwait, Larnaca, Mascate, Riad y Sharjah en Oriente Medio, y a Amsterdam, Atenas Frankfurt, Londres, París y Roma en Europa. Su red doméstica de ocho destinos está cubierta por dos de Havilland Canada DHC-7 complementados en algunas rutas por los Boeing 727 y 737.

Flota de Yemenia

Boeing 727-2N8

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4W-ACF	21844
4W-ACG	21845
4W-ACH	21846
4W-ACI	21847
4W-ACJ	21842

Boeing 737-2N8

N.° Reg.	*N.° Constr.*
4W-ABZ	21296

de Havilland Canada DHC-7

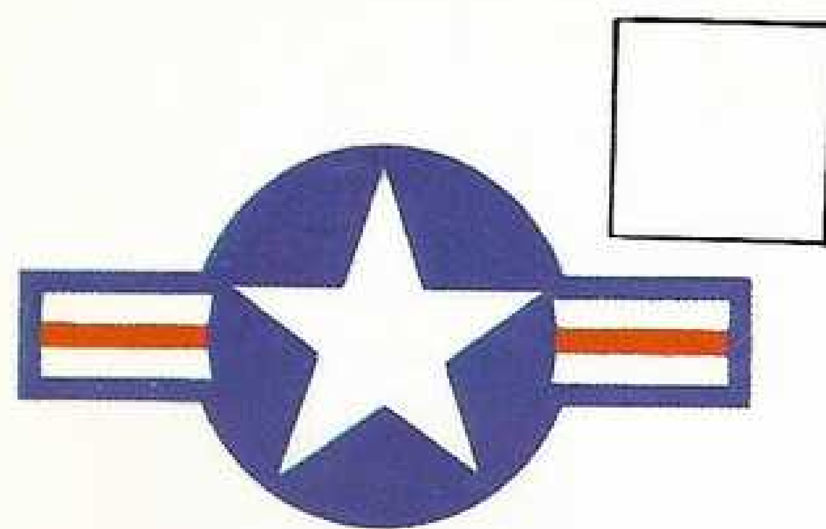
N.° Reg.	*N.° Constr.*
4W-ACK	32
4W-ACL	35

(Nota: los Douglas DC-3 matriculados 4W-ABH, 4W-ABS, 4W-ABW, 4W-ABZ y 4W-ACB son también empleados por la aerolínea, pero como cubren servicios ocasionales no se han incluido en la relación adjunta.)

Flota suministrada por Editions JP

La flota de Boeing 727 de Yemenia cubre gran parte de la red internacional de alcance medio de la aerolínea.





US Army Aviation

Con más de 8 000 helicópteros actualmente en servicio, además de unos 600 aviones de ala fija, el US Army posee uno de los máximos exponentes de la aviación militar mundial. A pesar de esta masiva flota de aeronaves, la actividad aeronáutica constituye sólo una parte del total de este servicio, que sigue edificado principalmente en torno al simple soldado de a pie.

Al igual que otros elementos de las Fuerzas Armadas de EE UU, el US Army ha sido objeto de una considerable modernización durante los últimos años. Por ejemplo, ha sido desplegado en cantidades considerables el nuevo carro de combate M1 Abrams junto con otros medios acorazados, al tiempo que la puesta al día de los elementos aéreos ha dado como resultado la amplia entrada en servicio del Sikorsky UH-60A Black Hawk; aproximadamente 1 100 ejemplares de este tipo se adquirirán para remplazar a parte de los 4 000 helicópteros Bell UH-1 Iroquois que todavía se mantienen en activo. La capacidad aérea contracarro está siendo también mejorada de forma importante mediante la elección del Hughes AH-64A Apache, que por ahora está en proceso de ser introducido en servicio de primera línea en Estados Unidos. Además de este nuevo material de vuelo, la remoción de modelos más viejos y bien probados, como los Bell AH-1 HueyCobra, Boeing Vertol CH-47 Chinook y Bell OH-58 Kiowa, ha permitido que sigan jugando un papel importante en el seno del US Army actual.

Desde el punto de vista operacional, el elemento más significativo del Ejército de EE UU es la división, de la que hoy existen 16 desplegables entre el continente norteamericano, Europa y Extremo Oriente. Predominan las divisiones de infantería, de las que hay en activo diez, de las cuales la mitad están clasificadas como divisiones de infantería mecanizada. Además, hay también tres divisiones acorazadas, una de caballería acorazada y dos aerotransportadas, una de las cuales (la 101.ª División) está organizada específicamente para la ejecución de asaltos aéreos, mientras que la otra, la 82.ª, es en esencia una división paracaidista. Otros elementos, menores, del US Army son varios regimientos y brigadas semi-independientes de infantería y acorazadas, junto a unidades de menor peso específico.

Independientemente de su cometido, la organización de las divisiones del Ejército sigue una misma directriz y todas ellas se amoldan a un esquema común. No obstante, esas divisiones cuentan con unidades especializadas que son las que, de hecho, reflejan el papel de la división. Por ejemplo, una típica división acorazada puede tener de cinco a seis batallones de carros, cuatro batallones de infantería mecanizada y un batallón de helicópteros; este último posee una cuidadosa mezcla de aparatos UH-1H o UH-60A para el transporte de tropas, de OH-58 Kiowa de exploración y de helicópteros artillados AH-1S HueyCobra. Las divisiones de infantería mecanizada consisten normalmente en cuatro batallones de carros, cinco batallones de infantería mecanizada, tres o cuatro batallones de artillería, un batallón de misiles antiaéreos y un batallón de helicópteros, organizado de forma similar al antes descrito. Las divisiones de infantería comprenden un único batallón de carros, seis batallones de infantería mecanizada y otros seis de infantería motorizada, en tanto que la famosa 82.ª División Aerotransportada tiene no menos de nueve batallones paracaidistas y tres de artillería. La 82.ª División es uno de los elementos primordiales de la Fuerza Operativa Conjunta de Despliegue Rápido.

Además de estos elementos orgánicos de aviación, existe un gran número de elementos equipados con helicópteros y aviones, la mayoría de los cuales están asginados directamente a otras unidades, proporcionándoles apoyo aunque dependientes de forma directa de varios estados mayores del Ejército. El material de vuelo empleado por esas unidades comprende el helicóptero CH-47 Chinook y los aviones Grumman OV-1 Mohawk, Beech U-21 y Beech C-12 Huron, cuyos cometidos abarcan funciones tan diversas como el apoyo a operaciones de asalto, movimiento de tropas y artillería, reconocimiento aéreo, adquisición de datos de inteligencia, vigilancia del campo de batalla, enlace y tareas rutinarias de transmisiones.

En lo que se refiere a la actividad aérea, la aviación del US Army está englobada en cinco categorías principales, que son el transporte de tropas, la exploración, el suministro de fuego de apoyo, el transporte de materiales y el reconocimiento y la lucha electrónica. El nuevo equipo en vías de adquisición, sumado a los principales programas de puesta al día actualmente en proceso de ejecución, suponen que cada una de estas actividades sea desempeñada por modelos especializados desde ahora hasta el final del decenio presente.

En la primera mitad de 1985, el principal helicóptero de transporte de tropas es el Bell UH-1 Iroquois, del que varios miles de unidades siguen en activo. La variante más utilizada es la UH-1H, si bien todavía se emplean varios subtipos más antiguos y menos capaces, principalmente en las filas de elementos de segunda línea de la Guardia Nacional y de la Reserva del Ejército. Las prestaciones en este campo han mejorado recientemente a raíz del despliegue del Sikorsky UH-60A Black Hawk, del que hay unos 500 ejemplares operando en Estados Unidos y la República Federal de Alemania. La recepción de este modelo continuará en virtud de un programa a plazo medio hasta 1 107 ejemplares, pero su relativamente elevado coste unitario perjudica la sustitución de los Huey existentes en su totalidad; sin embargo, el modelo de Sikorsky desempeñará un papel importante en las filas del US Army en un futuro próximo.

Las misiones de exploración dependen hoy de dos modelos básicos, a saber, el Bell OH-58 Kiowa y el Hughes OH-6A Cayuse, si bien está previsto que el segundo sea dado de baja hacia 1990. El Kiowa, empero, está siendo objeto de una modernización, por la que 720 unidades se convertirán al tipo mejorado OH-58D, con un visor de mástil que permitirá que este modelo pueda operar tanto de día como de noche. Seguirán todavía en servicio cantidades sustanciales del menos capaz OH-58C, que no obstante están sufriendo varias modificaciones que mejorarán su índice de supervivencia en el campo de batalla.

En el apartado de los helicópteros artillados, el Bell HueyCobra ha sido generosamente modernizado en años recientes, y en su versión actual AH-1S es muy superior al original AH-1G que entró en servicio en los años sesenta. Su armamento primario es el misil contracarro TOW, del que cada AH-1S es capaz de llevar hasta ocho; ello, unido a su armamento integral de cañones y a contenedores de cohetes y granadas, hace del HueyCobra un enemigo respetable. La instalación de nuevos sensores y la mejora de los sistemas de navegación y transmisiones han ayudado al Cobra a mantenerse en un primer plano en el campo de los helicópteros contracarro, y no es descabellado pensar que todavía están por llegar otros programas de puesta al día de este modelo. Aproximadamente unos 1 000 HueyCobra siguen en activo con el US Army; a ellos comienzan a unirse los primeros ejemplares de una flota prevista de 446 AH-64A Apache, modelo de Hughes que es todavía mucho más poderoso en lo que respecta a capacidad de carga útil y panoplia de armas.

El potencial de transporte pesado ha mejorado de forma importante gracias a la adquisición del Boeing Vertol CH-47D Chinook, cuyas entregas comenzaron en febrero de 1983 a la 101.ª División Aerotransportada (de Asalto Aéreo) en Fort Campbell (Kentucky). En este caso, la obtención de este modelo se ha conseguido mediante un programa de conversión, por el que, cuando se haya completado, se habrán modificado 436 viejos CH-47A, B y C en la versión CH-47D, que presenta un sistema de control de vuelo automático, motores repotenciados, tres eslingas externas y sistemas eléctricos redundantes, entre otras mejoras. Además del Chinook, un número modesto de helicópteros grúa Sikorsky CH-54 Tarhe sigue en activo en escalones de segunda línea, si bien se cree que no por mucho tiempo.

La última misión es la de lucha electrónica y reconocimiento, y es quizá ésta la más interesante (y posiblemente también la más oscura) de las actividades emprendidas por el US Army, ya que depende de aviones de ala fija y de alas rotativas extensamente modificados. Los modelos comprendidos en esta categoría son variantes de los Mohawk, C-12 Huron, U-21 Ute e Iroquois, al tiempo que, con la vista en el futuro, está previsto adquirir 77 ejemplares del EH-60A Quick Fix II, una versión del Black Hawk dedicada a la perturbación de transmisiones.

Además de los tipos primarios de combate detallados hasta ahora, el US Army posee una importante flota de aviones utilitarios empleados en misiones rutinarias de transmisiones y enlace. En estos papeles sirven cantidades variables de los C-12 Huron, U-21 Ute, Beech T-42 Cochise y Beech U-8 Seminole, en tanto que en esa flota se encuentran también cantidades menores de aviones de Havilland Canada UV-18A Twin Otter y Pilatus UV-2A Chiricahua.

El entrenamiento de los pilotos del US Army está centrado principalmente en Fort Rucker (Alabama), donde operan tanto aviones de ala fija (U-8F, T-42A y OV-1C) como helicópteros (Hughes TH-55A y UH-1), en tanto que los elementos de segunda línea de la Guardia Nacional y la Reserva del Ejército utilizan, entre ambos, alrededor de 3 000 aviones y helicópteros. La organización de los escalones de segunda línea sigue un esquema similar al de las unidades regulares del US Army y, de hecho, algunos elementos de las fuerzas de reserva pueden ser utilizados para completar los efectivos de las unidades de primera línea en caso de movilización.



Un Bell OH-58A Kiowa del Ejército de EE UU captado en la base de Holloman, en Nuevo México (foto Philip D. Chinnery).

Modelos empleados por la Aviación del Ejército

- Beech C-12/RC-12 Huron
- Beech T-42A Cochise
- Beech U-8 Seminole
- Beech U-21/RU-21 Ute
- Bell AH-1S HueyCobra
- Bell OH-58A/C Kiowa
- Bell UH-1 Iroquois
- Boeing-Vertol CH-47A/B/C/D Chinook
- Cessna T-41A Mescalero
- de Havilland Canada UV-18A Twin Otter
- Grumman OV-1/RV-1 Mohawk
- Hughes AH-64A Apache
- Hughes OH-6A Cayuse
- Hughes TH-55A Osage
- Pilatus UV-20A Chiricahua
- Sikorsky CH-54A/B Tarhe
- Sikorsky UH-60A Black Hawk



Zambia Airways

Empresa subsidiaria de Central African Airways, Zambia Airways comenzó a operar el 1 de julio de 1964 con dos Douglas DC-3 (9J-RFX y 9J-RFY) y tres de Havilland Canada DHC-2 Beaver (9J-RFZ, 9J-RGA y 9J-ROR). El 1 de setiembre de 1967, a raíz de la disolución de CAA, Zambia Airways se convirtió en una aerolínea estatal. Más tarde, ese mismo año (el 1 de noviembre), inició servicios a Londres vía Nairobi y Roma mediante un Douglas DC-8 alquilado de Aeritalia. También en 1967, el 15 de diciembre, la compañía recibió en Lusaka dos BAC One-Eleven Serie 207AJ (9J-RCI y 9JRCJ), que aparecieron en las rutas regionales en enero de 1969. Los DC-3 (cuatro en total) fueron remplazados por BAe (Hawker Siddeley) HS 748, de los que el primero (9J-ABJ) fue entregado el 17 de abril de 1970 y seguido por otros dos. Éstos son utilizados actualmente en los servicios interiores de la compañía y en uunas pocas rutas regionales. El DC-8 fue remplazado el 1 de abril de 1975 por el primer Boeing 707-349C (9J-ADY), que entró en servicio ese mismo día entre Lusaka y Londres. Para complementar sus HS 748, Zambia Airways utiliza un único Boeing 737-2M9, que recibió el 7 de junio del año 1976.

Los servicios internacionales a Europa estuvieron cubiertos por los Boeing 707 entre 1975 y agosto de 1984, pero a partir de esa fecha entró en servicio el McDonnell Douglas DC-10-30 de la compañía y hoy ha remplazado a los 707 en la ruta a Londres.

En la actualidad, Zambia Airways realiza servicios internacionales a Bombay, Dar es Salaam, Harare, Larnaca, Londres, Mauricio, Nairobi, Roma y Sri Lanka, y cubre una amplia red interior.



La capacidad del BAe 748 de operar desde pistas poco preparadas y en condiciones climáticas rigurosas ha sido de gran utilidad en las rutas interiores de Zambia Airways.

Flota actual de Zambia Airways

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9J-ADY	18976
9J-AEB	19263
9J-AEL	19295
9J-AEQ	19367

Boeing 737-2M9

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9J-AEG	21236

Britis Aerospace 748

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9J-ABK	1677	Nkamba
9J-ABW	1680	Mfuwe

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N3016Z	48266

Flota suministrada por Editions JP



Angola Airlines

El 8 de setiembre de 1938, el Ministerio de Colonias portugués formó la Direcção de Explotação dos Transportes Aéreos de Angola (DTA) en Nova Lisboa. Las operaciones comenzaron el 17 de julio de 1940 y su principal ruta inicial (cubierta por dos de Havilland D.H.89A Dragon Rapide matriculados CR-LAT y CR-LAV) unía Benguela y Luanda con Pointe Noire, en el África Ecuatorial Francesa. Desde ahí podían emprenderse vínculos con Europa.

Para remplazar sus D.H.89A, DTA adquirió tres Douglas DC-3 (de CR-LBK a CR-LBM) en 1945 y estos veteranos de guerra siguieron en servicio hasta 1976, en que fueron sustituidos por Fokker F.27 Friendship. El primer F.27 Mk 200 (CR-LEO) se recibió el 23 de agosto de 1962, seguido por un segundo en setiembre de ese mismo año. Con el paso del tiempo se adquirieron más F.27 hasta llegar a los seis actuales. El 1 de enero de 1975, esta compañía fue rebautizada TAAG Angola Airlines.

El primer reactor de la aerolínea fue un Boeing 737-2M2C (D2-TAA) recibido el 19 de noviembre de 1975. Junto a los F.27 Friendship y Yakovlev Yak-40, este avión cubre los servicios interiores y regionales de TAAG. En sus rutas de larga distancia a Berlín (Schonefeld), La Habana, Lisboa, Moscú, París y Roma, la aerolínea utiliza Boeing 707; el primero de ellos (D2-TAC) se recibió el 29 de octubre de 1977. Para los vuelos de mercancías hay en servicio dos Lockheed L-100-20 Hercules, de los que el primero fue aceptado por TAAG el 12 de octubre de 1979; en estos servicios colaboran también los Boeing 707.

Flota actual de TAAG Angola Airlines

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*
D2-TOG	18583
D2-TOI	18975
D2-TOJ	19355
D2-TOL	19963
D2-TOM	19965
D2-TOP	20136

Boeing 737-2M2

N.º Reg.	*N.º Constr.*
D2-TBC	21173
D2-TBD	21723
D2-TBO	22776
D2-TBP	23220
D2-TBX	23351

Fokker F.27 Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
D2-TFP	10424
D2-TFQ	10423
D2-TFR	10457
D2-TFS	10561
D2-TRW	10608

Lockheed L-100 Hercules

N.º Reg.	*N.º Constr.*
D2-THA	4832
D2-THB	4222

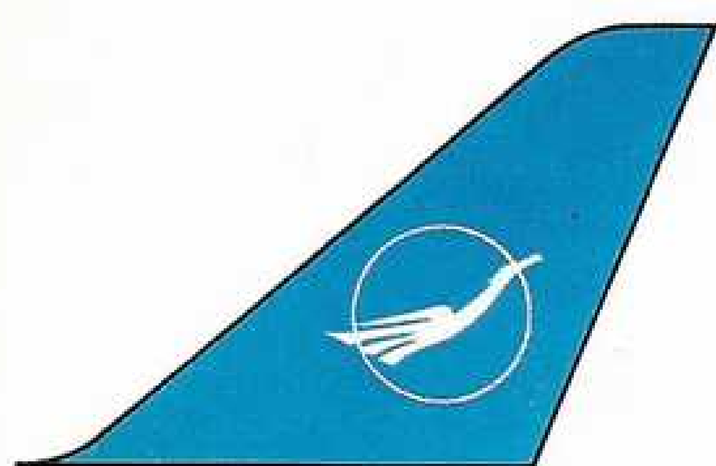
Yakovlev Yak-40FG

N.º Reg.	*N.º Constr.*
D2-TYA	9721553
D2-TYB	9721653
D2-TYD	9721853

Flota suministrada por Editions JP

El ubícuo transporte de medio y largo alcance Lockheed C-130 Hercules cubre las rutas de mercancías de TAAG. En su configuración alargada L-100-20 (en la foto) puede llevar una carga útil máxima de 21 390 kg.





Syrianair

Syrianair se constituyó en octubre de 1961, como Syrian Arab Airlines, con tres Douglas DC-6B que había heredado de su breve unión con United Arab Airlines (de febrero de 1958 a septiembre de 1961). Antes de esto, el 22 de diciembre de 1946 se había formado Syrian Airways y había comenzado a operar a escala limitada desde junio de 1947, inicialmente por medio de Douglas DC-3 alquilados de Pan American a los que más tarde se unieron los Douglas DC-4 que la compañía comenzó a adquirir en febrero del año 1955.

El 22 de octubre de 1965 Syrian Arab Airlines recibió su primer Sud-Aviation Caravelle 10B, modelo que realizó su servicio inaugural en diciembre de 1965 y que gradualmente fue desplazando a los DC-6B. Durante los diez años siguientes la compañía operó con los DC-6 y Caravelle, pero el 5 de marzo de 1976 aceptó oficialmente su primer Boeing 727-294 (YK-AGA) y lo puso en servicio en sus rutas internacionales de París y Londres. La aerolínea recibió su primer Boeing 747SP-94 el 21 de mayo de 1976. Estos dos últimos modelos cubren en la actualidad la mayoría de los servicios de la compañía a puntos de Oriente Medio, Europa, norte de África y Asia. Syrianair emplea también modelos soviéticos, principalmente Ilyushin Il-76, Tupolev Tu-134, Antonov An-26 y Yakovlev Yak-40. Estos aviones difícilmente visitan los aeropuertos europeos.



Syrianair emplea dos modelos Boeing. Este es un Boeing 727-294, fotografiado en Londres-Heathrow.

Flota actual de Syrian Arab Airlines

Antonov An-26

N.° Reg.
YK-ANC
YK-AND
YK-ANE
YK-ANF

Boeing 727-294

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
YK-AGA	21203	6 de octubre
YK-AGB	21204	Damasco
YK-AGC	21205	Palmira

Boeing 747SP-94

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
YK-AHA	21174	16 de noviembre
YK-AHB	21175	Solidaridad árabe

Dassault-Breguet Falcon 20F

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YK-ASA	328
YK-ASB	331

Ilyushin Il-76

N.° Reg.
YK-ATA
YK-ATB
YK-ATC
YK-ATD

Tupolev Tu-134B-3

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YK-AYA	
YK-AYB	
YK-AYC	
YK-AYD	67820037
YK-AYE	
YK-AYF	

Tupolev Tu-154B
Bajo pedido
tres aviones

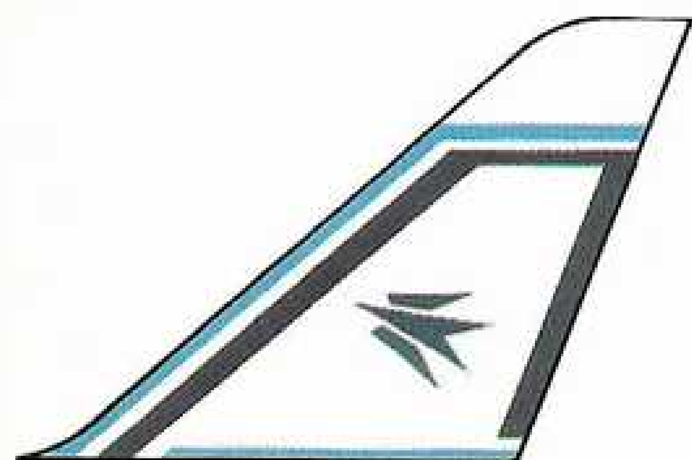
Tupolev Tu-154M

N.° Reg.
YK-AIA
YK-AIB
YK-AIC

Yakovlev Yak-40

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YK-AQA	9341932
YK-AQB	
YK-AQD	
YK-AQE	
YK-AQF	9931859
YK-AQG	
YK-AQH	

Flota suministrada por Editions JP



Ariana

Formada el 27 de enero de 1955 por el gobierno de Afganistán (51 por ciento) y la compañía india Indamer, Ariana tuvo un material de vuelo inicial de cuatro Douglas DC-3 (de YA-AAA a YA-AAD) suministrados por Indamer. En 1957 Pan American Airlines se hizo con las acciones de la empresa india y ayudó a la expansión de los servicios regionales de Ariana. En junio de 1957 se adquirieron dos Douglas DC-4 (YA-BAG y YA-BAH). El 11 de septiembre de 1959 Ariana efectuó su primer servicio a Frankfurt vía Kandahar, Teherán, Beirut, Ankara y Praga empleando uno de sus recién adquiridos DC-4. El servicio a Europa mejoró en abril de 1960 a raíz de la recepción del primer Douglas DC-6A (YA-DAN), al que siguió la recepción de un segundo en setiembre de 1963.

Los dos Douglas DC-6 sirvieron hasta 1972 en las rutas de mayor distancia, mientras que los Douglas DC-3 y un solitario Convair CV-340 (YA-EAP) cubrían los servicios regionales e interiores. Mientras tanto, el 25 de marzo de 1968 la compañía había recibido su primer reactor, un Boeing 727-113C matriculado YA-FAR. Con este nuevo modelo se abrieron rutas a Londres y Moscú. Más tarde se introdujo en las rutas europeas un Boeing 720-030B (YA-HBA), que sirvió hasta que en marzo de 1980 fue reemplazado por un McDonnell Douglas DC-10-30 (YA-LAS), recibido en septiembre de 1979.

Hoy día la aerolínea cubre una reducida red de rutas con dos Boeing 727, desde Kabul a Amritsar, Nueva Delhi, Dubai, Moscú y Tashkent.

Flota actual de Ariana

Boeing 727-113 C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YA-FAU	20343

Boeing 727-155C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YA-FAW	19619

Bajo pedido
tres Tupolev Tu-154



El mayor avión utilizado por Ariana fue este McDonnell Douglas DC-10-30, recibido en setiembre de 1979. Empleado en los sectores europeos de la aerolínea antes y después de la invasión soviética, este avión fue alcanzado por un misil superficie-aire mientras volaba sobre Kabul a principios de 1985. Sus averías pudieron ser reparadas y el avión vendido a British Caledonian con la matrícula G-MULL.



Argelia

Independiente de Francia desde julio de 1962, Argelia es un estado socialista y ha recibido una ayuda militar considerable de la Unión Soviética. Este país suministra ayuda más o menos encubierta al Frente Polisario, un movimiento guerrillero que proclama la independencia del Sáhara Occidental y ello le lleva a enfrentarse con los ocupantes marroquíes. Como resultado de este apoyo, Argelia ha tenido frecuentes desavenencias diplomáticas con su vecino Marruecos y, en consecuencia, tiene gran parte de sus fuerzas armadas próximas a las regiones lindantes con las fronteras marroquíes.

Aunque Argelia mantiene fuertes vínculos con los países del Este europeo, desde fechas relativamente recientes demuestra un tímido acercamiento a las fuentes occidentales de suministro de armas. La mediación argelina en el proceso de liberación de los rehenes estadounidenses en Irán en 1981 dio como resultado que EE UU, agradecido, suministrase a Argelia 14 transportes Lockheed C-130 Hercules. Éstos son empleados actualmente por el Al Quwwat al Jawwiya al Jaza'eriya o Armée de l'Air Algérienne, que a finales de 1984 recibió otros tres aviones. Otros contactos con las fuentes armamentistas occidentales han supuesto conversaciones con British Aerospace para la adquisición de hasta 27 Hawk para remplazar la flota de entrenadores Mikoyan-Gurevich MiG-15UTI suministrados por la URSS, en tanto que Dassault-Breguet se ha apresurado a presentar una contraoferta y ofrecer como alternativa su Alpha Jet.

De cuna modesta, las unidades de combate argelinas poseen hoy un potencial importante de aviones MiG, que comprende un escuadrón mixto de interceptadores y aparatos de reconocimiento MiG-25 («Foxbat»), un regimiento de tres escuadrones con unos 70 interceptadores MiG-21 («Fishbed») y dos regimientos de tres escuadrones de ataque al suelo con 40 MiG-23 («Flogger»), 32 Sukhoi Su-20 («Fitter») y alrededor de 60 MiG-17 («Fresco»). Complementando estos efectivos tripulados se halla una red de misiles superficie-aire que conforman la defensa antiaérea. Los modelos suministrados por la URSS comprenden los SA-2 («Guideline»), SA-6 («Gainful») y los portátiles SA-7 («Grail»).

Los Hercules forman la espina dorsal de la flota de transporte argelina, que también dispone de ocho Antonov An-12 («Cub») que fueron visitantes habituales de los aeropuertos europeos durante los años setenta. Para evitar problemas diplomáticos, estos aviones llevan identificaciones civiles y militares, ya que su cometido comprende también el transporte de cargas no militares dentro y fuera del país. Los aviones VIP gubernamentales son básicamente dos Dassault-Breguet Falcon 20 y un Ilyushin Il-18(«Coot»), mientras que tipos menores de esta especialidad son seis Beech King Air 200, tres Super King Air y cinco Queen Air, algunos de ellos empleados en tareas de calibración, enlace, entrenamiento y ECM.

El potencial de helicópteros consta de una mezcla de aparatos soviéticos, franceses y norteamericanos, de los que los mayores son cuatro Mil Mi-6 («Hook»), pero se cuenta también con doce Mi-8 («Hip») y 40 Mi-4 («Hound»), aunque no se sabe cuántos de ellos se hallan en estado operacional. Otros aparatos son cinco Puma y seis de entrenamiento Hughes 269.

Existe una escuela de vuelo en Orán y otra en la cercana Tafaraoui, que utilizan Aero C-11 (versión checa del Yakovlev Yak-18), MiG-15 UTI, Beech T-34C y Sierra.

Este Lockheed C-130H lleva distintivos civiles y militares, y es uno de los 17 que emplea actualmente Argelia.

Efectivos del Armée de l'Air Algérienne

Modelos en servicio	Cantidad
Mikoyan-Gurevich MiG-25A/R	18/4
Mikoyan-Gurevich MiG-23BM/S	40
Mikoyan-Gurevich MiG-21MF	70
Mikoyan-Gurevich MiG-17F	60
Sukhoi Su-20	32
Potez/Fouga CM.170 Magister	25
Mil Mi-24	24
Antonov An-2	8
Lockheed C-130H Hercules	17
Fokker F.27 Friendship	8
Ilyushin Il-18	1
Beech King Air 200/Queen Air	6/5
Beech Super King Air	3
Dassault-Breguet Falcon 20	2
Aérospatiale SA 330C Puma	5
Aérospatiale Alouette III (de fabricación rumana)	6
Hughes 269	6
Mil Mi-4	40
Mil Mi-6	4
Mil Mi-8	12
Beech T-34C Turbo Mentor	6



VIASA

Venezolana Internacional de Aviación SA (VIASA) fue creada por el gobierno venezolano, AVENSA y LAV en enero de 1961 con el fin específico de cubrir servicios internacionales desde Caracas. Desde sus primeros días, la aerolínea ha disfrutado del apoyo técnico y comercial de la compañía estatal neerlandesa KLM, que inicialmente alquiló a VIASA aviones Douglas DC-8 Serie 30 y 50. A ellos se unieron dos Convair 880 que había encargado AVENSA. El primero de ellos (YV-VIA) se recibió el 1 de agosto de 1961 y protagonizó el primer servicio de la aerolínea a Estados Unidos el 8 de agosto. Pero antes, el 6 de abril de 1961, VIASA había inaugurado sus servicios con un DC-8, a Amsterdam vía Londres y París.

VIASA alquiló de AVENSA aparatos Douglas DC-9 para rutas de corto alcance. En noviembre de 1965 se recibieron otros dos Douglas DC-8-53, modelo que con el tiempo se convirtió en el principal de la compañía hasta abril de 1975, en que alquiló de KLM un McDonnell Douglas DC-10-30 (PH-DYH). Desde entonces VIASA ha adquirido o alquilado más DC-10, complementados brevemente por Boeing 747 alquilados.



La compañía cubre servicios de pasaje desde Caracas y Maracaibo a Amsterdam, Frankfurt, Lisboa, Londres, Madrid y Milán, además de a la región y a Estados Unidos.

Flota actual de VIASA

Douglas DC-8-54F

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YV-128C	45861
(alquilado de IAL)	

Douglas DC-8-63

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YV-125C	46042

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YV-134C	46556
YV-135C	46971
YV-136C	46972
YV-137C	46982
YV-138C	46557

Flota suministrada por Editions JP

Los cinco DC-10 de VIASA visitan regularmente los aeropuertos de medio mundo. El YV-136C fue fotografiado en el Miami International en 1985.



Ecuatoriana

Ecuatoriana fue creada por el gobierno de Ecuador en julio de 1974 para asumir las operaciones de la empresa privada Compañía Ecuatoriana de Aviación (CEA). Ésta había sido constituida en febrero de 1957 por un grupo de ecuatorianos, que poseían el 81% de las acciones, y un estadounidense, Cornell N. Shelton. Los primeros servicios se realizaron con un Curtiss C-46 (HC-ABQ) y comenzaron a finales de 1957 de Miami a Guayaquil, Quito y Lima. Estas operaciones tuvieron éxito y la compañía se expandió: en 1959 alquiló un Douglas DC-6 (HC-ADJ) seguido por un Douglas DC-6B en mayo de 1964. Para remplazar los DC-6, Ecuatoriana adquirió su primer Lockheed L-188 Electra (HC-AMS) el 22 de marzo de 1967; este avión era el segundo prototipo Electra. Este modelo entró en servicio en la línea Quito - Bogotá - Miami poco después y con el tiempo la aerolínea llegó a emplear seis Lockheed L-188 Electra.

Pero la suerte de la compañía comenzó a flaquear y en marzo de 1974 cesó de operar y sus aviones fueron transferidos a la aerolínea militar ecuatoriana TAME. A partir de enero de 1975 la nueva compañía Ecuatoriana empezó a operar con tres Boeing 720 (N780EC, HC-AZP y HC-AZQ). En octubre de 1976 llegó el primer Boeing 707 alquilado. Hasta la recepción de su primer McDonnell Douglas DC-10-30, el HC-BKO en setiembre de 1983, Ecuatoriana empleó sólo aviones Boeing.

Actualmente la compañía cubre servicios de pasaje y carga desde Quito y Guayaquil a Nueva York, Los Angeles, Caracas, Santiago, Panamá, Cali, Lima, Ciudad de México, Bogotá, Río de Janeiro, San José y Buenos Aires, además de vuelos de mercancías a Miami.

Flota actual de Ecuatoriana

Boeing 707

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
HC-BCT	19265	Guayas
HC-BFC	19277	Chimborazo
HC-BGP	19273	Manabi
HC-BHY	20033	Zamora

Boeing 720-023B

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
HC-AZP	18036	Galápagos

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*
HC-BKO	46575
(alquilado de AAS)	

Flota suministrada por Editions JP

Actualmente Ecuatoriana emplea un único McDonnell Douglas DC-10-30, alquilado de AAS.



Alemania Oriental



La República Democrática Alemana se estableció en 1948 en lo que era la zona soviética de ocupación en Alemania. A mediados de los años cincuenta el nuevo país formó una fuerza militar para complementar el gran contingente de tropas soviéticas acantonadas en su suelo y para darse a sí mismo sus propios medios defensivos para contrarrestar lo que el Pacto de Varsovia considera intenciones agresivas de la República Federal de Alemania y de la OTAN en general. En 1956 se creó el National Volksarmee, que en la actualidad es un elemento importante dentro del esquema del Pacto de Varsovia.

Además de desplegar gran número de unidades de tierra en la RDA, la URSS tiene también una importante presencia aérea en ese país, englobadas bajo la denominación genérica de Grupo de Fuerzas Soviéticas en Alemania. La Fuerza Aérea de la URSS tiene por lo menos 1 100 aviones de combate estacionados en la RDA, considerablemente más que el propio país. La mayoría de ellos son cazas Mikoyan-Gurevich MiG-21 y MiG-23, cazabombarderos Sukhoi Su-20 y MiG-27, aviones de reconocimiento MiG-25 y una cantidad sustancial de helicópteros de transporte Mil Mi-8 y de ataque Mi-24. Como en la mayoría de los países del Pacto de Varsovia, las bases situadas en la RDA están bien preparadas para soportar ataques aéreos, con grandes abrigos de hormigón para proteger los aviones y largas y resistentes pistas para acomodar los más recientes modelos de aparatos de combate que está previsto que entren en servicio en un futuro próximo.

La Fuerza Aérea y el Mando de Defensa Aérea de la RDA (DDR Luftstreitkräfte und Luftverteidigung, o LSK/LV) ha ampliado considerablemente su horizonte operacional desde los primeros días de su existencia, en los que era puramente una mínima fuerza defensiva. Al tiempo que mantiene un potente elemento de caza con MiG-21 y MiG-23, la LSK/LV tiene también una fuerza de ataque al suelo a nivel de escuadrón con aviones MiG-23, apoyados por 30 viejos MiG-17, si bien estos últimos se hallan en proceso de sustitución.

Actualmente se estima que la cifra total de aviones de combate (incluidos los helicópteros de ataque) es de 400, de los que la mayoría son MiG-21. La LSK/LV está organizada en regimientos similares a los soviéticos, usualmente de tres escuadrones con 16 aviones cada uno. Para la defensa aérea el país está dividido en dos divisiones, una en el norte con cuartel general en Neubrandenburgo y la otra en el sur con sede en Cottbus. De la misma forma que la OTAN dispersa sus aviones de combate, la LSK/LV opera también desde tramos de carretera y sus MiG-21 pueden recibir cohetes auxiliares lanzables a fin de poder despegar desde pistas dañadas.

La LSK/LV sólo tiene un escuadrón de reconocimiento táctico, equipado con MiG-21R, pues la mayoría de estas misiones la asumen los MiG-25 soviéticos. El otro elemento de combate es el 31.Hubschrauberregiment «Adolf von Lutzow» de Neubrandenburgo, que cuenta con una mezcla de helicópteros de asalto Mi-8 y helicópteros de ataque Mi-24.

Para los cometidos de transporte existe un regimiento de ala fija basado en Dresde y equipado con tres tipos principales de aviones: los biplanos Antonov An-2 y los Ilyushin Il-14 y Antonov An-26.

El entrenamiento de vuelo comienza a bordo de los Zlin 226 de fabricación checa. Los alumnos realizan a continuación 200 horas de instrucción básica en los Aero L-39 Albatros antes de efectuar la conversión en las variantes biplazas de los modelos de primera línea.

Un reducido componente aeronaval, denominado Marinehubschraubergeschwader «Kurt Barthel», se halla en el norte, en Parow, equipado con 17 Mi-8 de salvamento y nueve helicópteros antisubmarinos Mi-14.

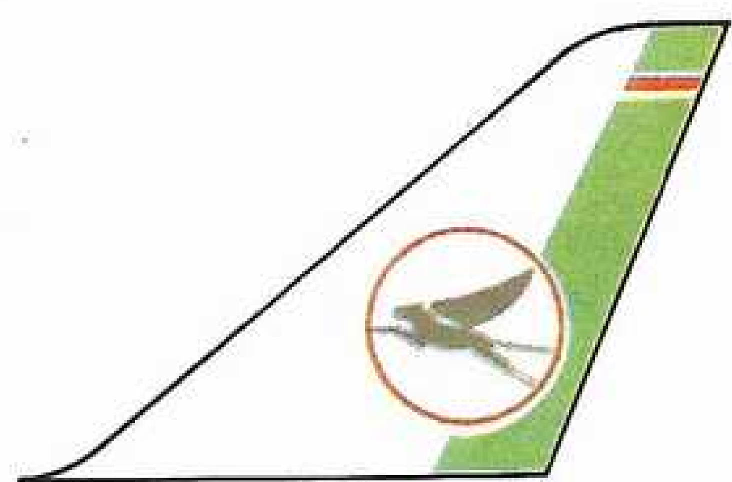
Para la protección de los aeródromos y de instalaciones vitales existen siete regimientos de misiles superficie-aire equipados con lanzadores fijos para los SA-2 («Guideline») y SA-3 («Goa»). La escasez de los datos disponibles en Occidente hace imposible elaborar un orden de combate como sería nuestra intención, de manera que nos limitamos a dar una lista de modelos y su número aproximado de ejemplares.

Efectivos de la LSK/LV de la RDA

Modelo	*Cantidad*
Mikoyan-Gurevich MiG-21MF/PFM/bis/UM	250+
Mikoyan-Gurevich MiG-23MF/BF	50+
Mikoyan-Gurevich MiG-17F	30+
Antonov An-2	30
Antonov An-26	5
Ilyushin Il-14	20
Let L-410 Turbolet	7
Mil Mi-2	10+
Mil Mi-4	40
Mil Mi-8	50+
Mil Mi-24	30+

Un Mikoyan-Gurevich MiG-23MF («Flogger-B») del 2.° Regimiento de Caza de Neubrandenburgo. Sus soportes subalares y ventrales pueden recibir varios tipos de armas, como misiles aire-aire y lanzacohetes, para misiones de distinto carácter.





Air Zaïre

Air Congo se constituyó el 28 de junio de 1961 con la asistencia de SABENA. Los primeros servicios se realizaron con ocho Douglas DC-3 y siete DC-4, la mayoría de los cuales habían sido alquilados de SABENA, la aerolínea belga que operaba en el Congo desde los años veinte. No pasó mucho tiempo antes de que Air Congo obtuviese sus Douglas DC-6, de los que el primero se alquiló de SABENA en 1962.

Los servicios a reacción, de nuevo con la asistencia de SABENA, comenzaron en 1963 cuando los Boeing 707 empezaron a volar a Bruselas, París y Roma. Los Boeing fueron remplazados en noviembre de 1967 por el primer Douglas DC-8 (N1801) de la compañía. En las rutas interiores, Air Congo modernizó su flota con los Sud-Aviation Caravelle, de los que el primero (9Q-CLC) se recibió el 27 de octubre de 1967. Para remplazar a los DC-3 se encargó el biturbohélice neerlandés Fokker F.27 Mk 600; los dos primeros ejemplares (9Q-CLK y 9Q-CLL) se aceptaron oficialmente el 20 de febrero de 1969.

El 25 de octubre de 1971 la aerolínea fue rebautizada Air Zaïre. Por esa época, esta compañía aérea utilizaba dos Douglas DC-8-63 nuevos, que fueron los aviones insignia de la flota de Air Zaïre hasta el 12 de junio de 1973, en que se recibió el primer McDonnell Douglas DC-10-30. Los Caravelle fueron remplazados en las rutas interiores y regionales por los Boeing 737-298C, de los que el primero se aceptó con carácter oficial el 19 de noviembre de 1973.

En la actualidad, Air Zaïre cubre una extensa red interior mediante servicios de pasaje y carga desde Kinshasa y Lubumbashi, además de vuelos internacionales a Abidján, Bujumbura, Conakry, Dakar, Douala, Lagos, Libreville, Lome, Luanda y Nairobi en África, y a Atenas, Bruselas, París y Roma en Europa.



Los McDonnell Douglas DC-8 de la compañía siguen en servicio en sus rutas internacionales.

Flota actual de Air Zaïre

Boeing 737-298C

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
9Q-CNI	20793	Lac Tumba
9Q-CNJ	20794	Lac Maindombe
9Q-CNK	20795	Lac Upemba

Douglas DC-8-32

N.° Reg.	*N.° Constr.*
9Q-CLE	45266

Douglas DC-8-63

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
9Q-CLG	46151	Domaine de la Nsele
9Q-CLH	46147	Ville de Kinshasa

Fokker F.27 Friendship Mk 500

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
9Q-CLK	10391	Moanda
9Q-CLL	10392	Inongo
9Q-CLN	10394	Isiro
9Q-CLQ	10405	Lodja

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
9Q-CLI	47886	Mont Ngaliema
9Q-CLT	46932	Mont Mgafula

Flota suministrada por Editions JP



Air Zimbabwe

La aerolínea estatal de Zimbabwe se formó en junio de 1964 como una subsidiaria de la Central African Airways Corporation. Los servicios empezaron el 1 de julio de 1964 a cargo de Douglas DC-3 y Vickers Viscount 748D en las rutas interiores y regionales. Tras la disolución de la CAAC en 1967, el 1 de setiembre de 1967 se formó Air Rhodesia con tres DC-3 y cinco Viscount; estos ocho aviones fueron transferidos oficialmente a la nueva aerolínea el 1 de enero de 1968.

La situación política en Rhodesia restringió la adquisición de nuevos aviones, pero en abril de 1973 Air Rhodesia recibió tres Boeing 720-025 (de VP-YNL a VP-YNN) adquiridos a Calair, una compañía charter alemana occidental hoy en bancarrota. En junio de 1979, a raíz de la independencia del país, la aerolínea adoptó su nombre actual de Air Zimbabwe. En marzo de 1980 la compañía alquiló su primer Beoing 707, de South African Airways, y al cabo de un año adquirió sus tres primeros Boeing 707-330B (de VP-WKR a VP-WKT) a Lufthansa.

Hoy día la aerolínea utiliza sus Viscount hacia ocho destinos interiores y en las rutas regionales de corto alcance. En el resto de la red, que comprende vuelos a Londres, Frankfurt y Roma, Air Zimbabwe usa los Boeing. En asociación con la aerolínea australiana Qantas, se realizan también servicios de Harare a Perth y Sydney con aviones Boeing 747SP suministrados por la compañía australiana.



Este Boeing 707-330B lleva la nueva librea adoptada por la compañía, en la que aparecen los colores de la bandera nacional.

Flota actual de Air Zimbabwe

Boeing 707-330B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
Z-WKR	18819
Z-WKS	18923
Z-WKT	18929
Z-WKU	18930
Z-WKV	18927

Boeing 720-025

N.° Reg.	*N.° Constr.*
Z-YNL	18162
Z-YNM	18242
Z-YNN	18244

(almacenados en Harare)

Fokker F.28-4000

Pedido un ejemplar (n.° constr. 11220)

Vickers Viscount

N.° Reg.	*N.° Constr.*
Z-WAT	298
Z-WGB	436
Z-WGC	446
Z-WJI	241
Z-YNA	98
Z-YNB	99
Z-YNI	374
Z-YTE	243

Flota suministrada por Editions JP



Mexicana

Fundada originalmente en 1921 como Compañía Mexicana de Transportes Aéreos por dos estadounidenses, W. L. Mallory y G. Rihl, la aerolínea adoptó su nombre actual en agosto de 1921. Mexicana comenzó a operar el 12 de julio de 1921 con biplanos Lincoln Standard y Fairchild llevando nóminas de sueldos en el área de Tampico. Los servicios regulares comenzaron en abril de 1928 entre Ciudad de México y Tampico vía Tuxpán. En enero de 1929 Pan American Airways adquirió la compañía, que el 10 de marzo de ese año inauguró sus servicios internacionales a Brownville (Texas); antes de que acabase el año se habían abierto rutas interiores adicionales.

Compañía Mexicana de Aviación (CMA) fue la principal aerolínea mexicana hasta los años sesenta, en que su dominio empezó a ser desafiado por Aerovías de México. A principios de los años treinta los Ford Tri-Motor fueron los principales aviones de la compañía, seguidos por los Lockheed Electra y Boeing 247D en la segunda mital del decenio. En 1937 se recibieron los cinco primeros Douglas DC-2, a los que siguieron los DC-3 en 1939. Este modelo bimotor se mantuvo en activo hasta 1969. Durante los años cuarenta prosiguió la asociación con Pan American y se añadieron otras muchas rutas a la red, incluidos vuelos a La Habana (Cuba). A principios del verano de 1946 se recibieron cuatro Douglas DC-4 ex Pan American (el primero, matriculado XA-FOW, el 31 de mayo). También en 1946 las acciones de la empresa estadounidense se redujeron a un 41 y medio por ciento. Después de los DC-4 vinieron los Douglas DC-6, de los que el primero (XA-JOR) se recibió el 3 de noviembre de 1950.

El 14 de enero de 1960 la aerolínea aceptó su primer de Havilland Comet 4C (XA-NAS) y, con un segundo recibido en junio, Mexicana inauguró los servicios a reacción el 4 de julio. El 8 de noviembre de 1966 se recibió el primer Boeing 727-64 (XA-SEJ); hasta la entrega de sus dos primeros McDonnell Douglas DC-10-15 (N1003L y N10045) el 15 de junio de 1981, Mexicana utilizó únicamente Boeing 727. El 15 de julio de 1982 el gobierno mexicano se convirtió en el principal accionista con un 58 por ciento.

En la actualidad Mexicana realiza servicios de pasaje y mercancías a más de 25 destinos interiores, así como a nueve puntos en Estados Unidos y a Costa Rica, Guatemala, La Habana y San Juan.

Flota actual de Mexicana

Boeing 727-2J7

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
N128NA	20879	Ixtapa/Zihuatanejo
N129NA	20880	Manzanilla
N552NA	20706	Puebla
N553NA	20707	Cuernavaca

Boeing 727-2Q4

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
XA-MEQ	22424	Montebello
XA-MER	22425	Toluca

Boeing 727-264

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
XA-CUB	20709	Tampico
XA-CUN	20780	Oaxaca
XA-DAT	20787	Mérida
XA-DUI	20894	Los Cabos
XA-DUJ	20895	Puerto Vallarta
XA-DUK	20896	Cozumel
XA-FID	21071	La Paz
XA-FIE	21072	Cancún
XA-HOH	21577	Tijuana
XA-HON	21617	México D.F.
XA-HOV	21637	Uxmal
XA-HOX	21638	Palenque
XA-IEU	21836	Talúm
XA-MEB	21837	Monte Alban
XA-MEC	21838	Chichén Itzá
XA-MED	22156	Teotihuacán
XA-MEE	22157	Chihuahua
XA-MEF	22158	Xochicalco
XA-MEH	22409	Nueva Laredo
XA-MEI	22410	Aguascalientes
XA-MEJ	22411	Saltillo
XA-MEK	22412	Tenayuca
XA-MEL	22413	Pátzcuaro
XA-MEM	22414	Veracruz
XA-MEZ	22676	Querétaro
XA-MXA	22661	Acapulco
XA-MXB	22662	Villahermosa
XA-MXC	22663	Tuxtla Gutiérrez
XA-MXD	22664	Coatzacoalcos
XA-TAA	20432	Mazatlán
XA-TAB	20433	Monterrey
XA-TAC	20434	Mexicali

McDonnell Douglas DC-10-15

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
N1003L	48258	Azteca
N1003W	48289	Tolteca
N10045	48259	Maya
XA-MEW	48295	Popocatépetl
XA-MEX	48294	Iztaccíhuatl

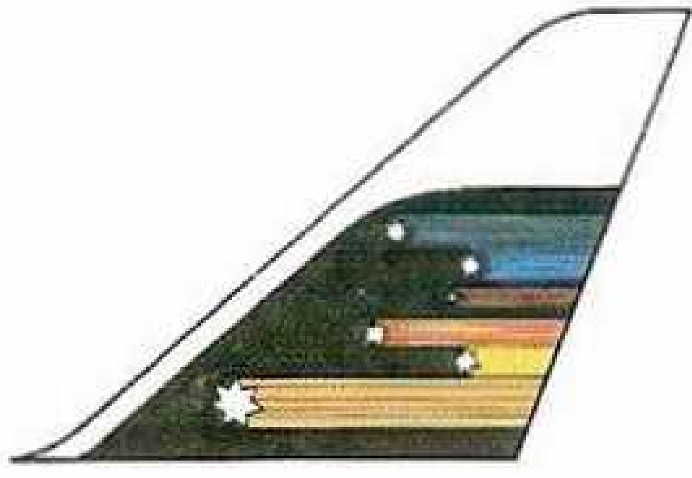
Flota suministrada por Editions JP



Mexicana emplea cinco DC-10-15. En la foto, el N10045 despega de Miami.

Con 38 Boeing 727 en servicio, Mexicana es una de las principales usuarias de este modelo. El de la foto es un 727-264 ADV (foto Austin J. Brown).

Ansett Airlines



En febrero de 1936 Reginald M. Ansett formó Ansett Airways con un Fokker Universal; los servicios comenzaron el 17 de febrero de ese mismo año, entre Melbourne y Hamilton. Durante la II Guerra Mundial la compañía suspendió sus operaciones. El 5 de febrero de 1945 se remprendieron los servicios comerciales mediante tres Douglas C-47 desmovilizados que enlazaban Melbourne con Hamilton, Adelaida y Canberra. A comienzos de 1952 fueron absorbidas las compañías Barrier Reef Airways y Trans-Oceanic Airways, y en 1954 éstas fueron fusionadas en una única aerolínea. El 23 de abril de 1954 Ansett recibió su primer Convair CV-240 (VH-BZE). En marzo de 1957 la compañía anunció un ambicioso plan de expansión que comprendía la adquisición de más Convairliner, cuatro Vickers Viscount 832 y tres Lockheed L-188 Electra.

El 4 de octubre de 1957 Ansett Transport Industries adquirió Australian National Airways para formar Ansett-ANA, denominación que se mantuvo hasta finales de 1968, en que se adoptó la actual. El 5 de febrero de 1958 la compañía adquirió Butler Air Transport, que el 15 de diciembre de 1959 fue rebautizada Airlines of New South Wales. El 17 de diciembre de ese año Ansett-ANA obtuvo el control de Guinea Airways y la rebautizó Airlines of South Australia. Volviendo a los pedidos de 1957, el primer L-188 Electra (VH-RMA) se recibió el 27 de febrero de 1959, seguido por el primer Viscount 832 (VH-RMG) el 12 de marzo de 1959. Los Electra siguieron en servicio, si bien en calidad de cargueros, hasta 1984, en que fueron vendidos a la compañía estadounidense Turbo Power International. El 5 de octubre de 1959 la aerolínea aceptó oficialmente el primero de sus muchos Fokker F.27 Friendship (matriculado VH-FNA); este modelo permanece en servicio hoy en día con la compañía madre y sus subsidiarias.

El primer reactor puro de la aerolínea fue el Boeing 727-77: el primero de ellos se recibió el 9 de setiembre de 1964 y este modelo entró en servicio el 2 de noviembre de ese año. Desde el 13 de abril de 1967 los Boeing fueron complementados por Douglas DC-9-31. En enero de 1969 Ansett adquirió la MacRobertson Miller Airlines, a la que rebautizó Airlines of Western Australia en julio de 1981. Durante los años setenta se recibieron más Boeing 727-277 y en la actualidad este modelo constituye la subflota más importante de la compañía. El primero de doce birreactores estadounidenses Boeing 737-277 se aceptó el 15 de junio de 1981 y fue matriculado VH-CZM. En julio de 1981 se constituyó otra empresa subsidiaria, Airlines of North Australia. La incorporación más reciente a la flota de la compañía ha sido su primer avión de fuselaje ancho, un Boeing 767-277 (VH-RMD), que se recibió el 8 de junio de 1983 y fue seguido por otros.

Actualmente, Ansett Airlines of Australia, junto con sus cuatro subsidiarias, cubre una extensa red de pasaje y carga a través de todo el país.



Este Boeing 737-277 es uno de los 12 empleados actualmente por Ansett.

Flota actual de Ansett Airlines of Australia

Boeing 727-277

N.° Reg.	*N.° Constr.*
VH-ANA	22641
VH-ANB	22642
VH-ANE	22643
VH-ANF	22644
VH-RMK	21178
VH-RML*	21480
VH-RMM	21647
VH-RMN	21696
VH-RMO	22016
VH-RMP	22068
VH-RMX†	20551
VH-RMY	20978
VH-RMZ	20979

*En reserva †Cargero

Boeing 737-277

N.° Reg.	*N.° Constr.*
VH-CZM	22645
VH-CZN	22646
VH-CZO	22647
VH-CZP	22648
VH-CZQ	22649
VH-CZR	22650
VH-CZS	22651
VH-CZT	22652
VH-CZU	22653
VH-CZV	22654
VH-CZW	22655
VH-CZX	22656

Boeing 767-277

N.° Reg.	*N.° Constr.*
VH-RMD	22692
VH-RME	22693
VH-RMF	22694
VH-RMG	22695
VH-RMH	22696

Fokker F.27 Friendship

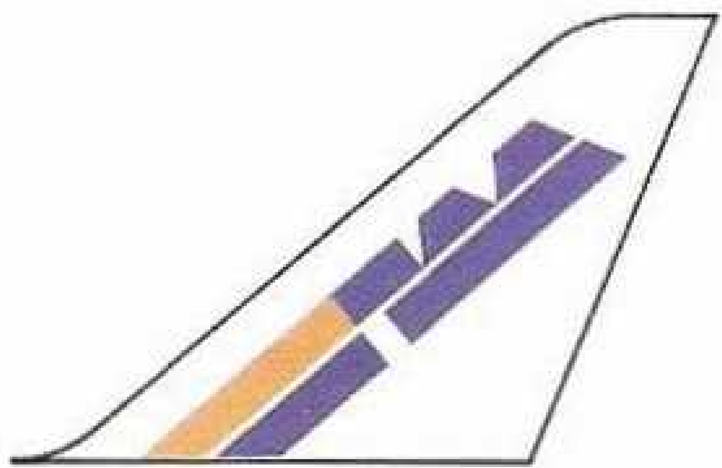
N.° Reg.	*N.° Constr.*
VH-FCB	10524
VH-FNO	10304
VH-FNQ	10315
VH-FNT	10322
VH-FNU	10334
VH-HMO	10146
VH-MMS	10139

Fokker F.50

Bajo pedido 10 aviones

Flota suministrada por Editions JP

Trans-Australia Airlines



En julio de 1946, bajo la dirección de Lester Brain, se formó la Australia National Airlines Commission con once Douglas C-47 (DC-3) desmilitarizados. En agosto de 1946 esta aerolínea gubernamental adoptó el nombre de Trans-Australia Airlines, con lo que se evitaba la posibilidad de confusión con Australian National. El 9 de setiembre de 1946 se iniciaron las pruebas de rutas entre Melbourne y Sydney, a las que siguieron el 7 de octubre los primeros vuelos públicos sobre ese mismo trayecto, con una escala en Canberra. El primer Douglas DC-4 (matriculado VH-TAA) se recibió el 28 de setiembre de 1946. Se aceptaron a continuación otros cuatro aviones de este tipo, que el 2 de diciembre de 1946 fueron utilizados para inaugurar el servicio nocturno entre Melbourne y Perth.

Durante los dos años siguientes se inauguraron otras muchas rutas y el 2 de abril de 1949 TAA asumió la mayoría de los servicios nacionales de QANTAS. También durante este período la compañía aceptó oficialmente su primer Convair CV-240 (VH-TAO), el 25 de agosto de 1948.

En agosto de 1952 se encargaron siete Vickers Viscount 720; el primero de ellos (VH-TVA) se recibió el 5 de octubre de 1954. El 18 de diciembre comenzaron los servicios entre Melbourne, Sydney y Brisbane. Durante los años cincuenta se empleó una importante flota de aviones Viscount hasta junio de 1959, en que el primero de cuatro Lockheed L-188 Electra (VH-TLA) se unió al parque de la compañía y entró en servicio en la ruta más densa (de Sydney a Melbourne) el 7 de julio de 1959. A fin de hacer frente a su expansión de principios de los años sesenta, TAA utilizó también tres Douglas DC-6B.

Los servicios a reacción comenzaron con los Boeing 727-76 el 2 de noviembre de 1964; el primero de ellos (VH-TJA) se había recibido el 28 de agosto de ese año, seguido por el segundo el 28 de octubre. El 17 de abril de 1967 la aerolínea realizó su primer servicio con el Douglas DC-9-31. Más recientemente, el 29 de junio de 1981, TAA recibió su primer avión de fuselaje ancho, un Airbus A300B4 matriculado VH-TAA. Con este modelo, y con los Boeing 727-276, los DC-9-31 y una pequeña flota de Fokker F.27, la aerolínea sirve hoy día 33 puntos en el interior del país.

Flota actual de Trans-Australia Airlines

Airbus A300B4-203

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
VH-TAA	134	James Cook
VH-TAB	151	John Oxley
VH-TAC	157	John Forrest
VH-TAD	196	William Light
VH-TAE	218	John Fawkener

Boeing 727-77C

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
C2-RN7	20278	Ernest Giles

Boeing 727-726

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
VH-TBG	20552	Charles Sturt
VH-TBH	20553	Freeman Cobb
VH-TBI	20554	MacDouall Stuart
VH-TBJ	20555	Joseph Banks
VH-TBK	20950	William Gosse
VH-TBL	20951	John Eyre
VH-TBM	21171	Albert Namatjira
VH-TBN	21479	Caroline Chisholm
VH-TBO	21646	Arthur Phillip
VH-TBP	21696	John MacArthur
VH-TBQ	22017	Lawrence Hargrave
VH-TBR	22069	Bert Hinkler

Fokker F.27 Friendship Mk 600

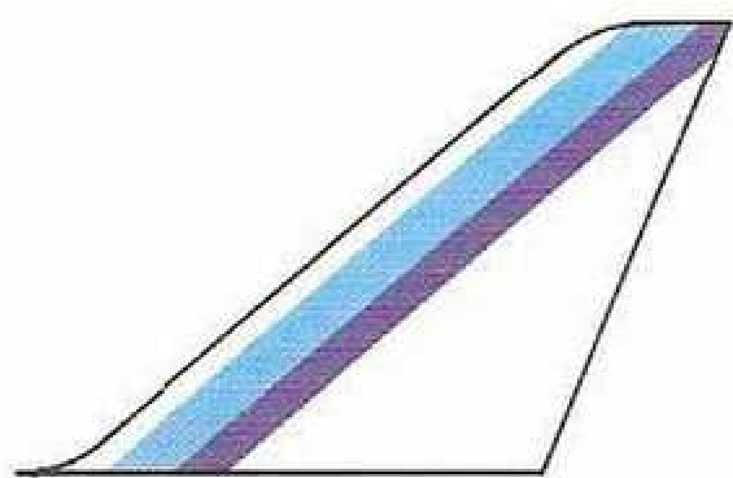
N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
VH-TQR	10440	William Hovvell
VH-TQS	10441	Edmund Kennedy
VH-TQT	10458	Thomas Mitchell

McDonnell Douglas DC-9-31

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
VH-TJJ	47007	Hamilton Hume
VH-TJL	47009	Coral Islander
VH-TJO	47326	William Wentworth
VH-TJP	47418	Charles Kingsford Smith
VH-TJQ	47419	John Flynn
VH-TJR	46528	George Bass
VH-TJS	47550	Douglas Mawson
VH-TJT	47551	Joseph Hawdon
VH-TJU	47552	John Roe

Flota suministrada por Editions JP

Eastern Air Lines



El 15 de setiembre de 1927 se fundó en Filadelfia la Pitcairn Aviation con la intención de dedicarse a la construcción de aviones y a las operaciones comerciales de aerolínea. El 1 de mayo de 1928, con una flota de ocho biplanos Pitcairn PA-5 Mailwing, la compañía inauguró servicios postales entre Nueva York y Atlanta. El 1 de diciembre de ese año Pitcairn asumió la ruta postal de Florida Airways entre Atlanta y Miami. El 10 de julio de 1929 la división de aerolínea de Pitcairn fue adquirida por la North American Aviation Corporation y se convirtió en la división Eastern Air Lines de North American; la titularidad del nuevo propietario duró poco, pues el 22 de abril de 1938 la compañía pasó a manos del capitán Eddie Rickenbacker. El nombre de la aerolínea cambió a Eastern Air Transport el 17 de enero de 1930. Eastern asumió la ruta de New York Airways entre Nueva York y Atlantic City el 15 de julio de 1931 y absorbió Ludington Airlines el 15 de febrero de 1933. Finalmente, el 31 de abril de 1934 la compañía adoptó la denominación de Eastern Air Lines.

Eastern formó General Air Lines en 1934 y recibió su primer Douglas DC-2 (NC13731) el 27 de setiembre de 1934; este nuevo modelo sustituyó rápidamente a los Curtiss Condor que cubrían la ruta de Nueva York a Miami. Sin embargo, el 15 de diciembre de 1934 todos los aviones de General fueron transferidos a la compañía madre. El 16 de octubre de 1935 fue retirado el último Pitcairn Mailwing y, tras una serie de estudios de operatividad de los Lockheed Electra en 1935-36, la compañía decidió centrarse en los bimotores de Douglas. A continuación del DC-2 vino el ubicuo Douglas DC-3: el primer ejemplar (NC16094) se aceptó oficialmente el 18 de diciembre de 1936 e inauguró un servicio sin escalas entre Nueva York y Miami el 16 de enero de 1937.

En 1942 el único modelo de Eastern era el DC-3, del que poseía 39 unidades. El 1 de setiembre de ese año la aerolínea formó una división de transporte militar y recibió el primero de sus Curtiss C-46 (41-5170) el 2 de octubre de 1942. En marzo de 1943 Eastern utilizaba quince C-46 con matrículas militares en la ruta a Natal (Brasil), a la que siguió el 1 de junio de 1944 el primer servicio a través del Atlántico hasta Accra, en la Costa de Oro, vía la isla de Ascensión. Este servicio finalizó el 10 de noviembre de 1944 y eso mismo sucedió con la ruta de Natal el 15 de octubre de 1945, coincidiendo con la disolución de la división de transporte militar de Eastern. En 1946 los DC-3 comenzaron a ser complementados por Douglas C-54 desmovilizados. El 17 de mayo de ese año se inauguró el primer servicio internacional de la compañía, entre Nueva Orleans y Ciudad de México.

Eastern encargó sus 14 primeros Lockheed 049 (más tarde cambió a los 649) el 10 de setiembre de 1945 y el primero de ellos (NX101A) lo recibió el 19 de marzo de 1947. Este modelo entró en servicio en mayo de ese año. El 26 de noviembre de 1951, se recibió un L-1049 Super Constellation (N6203C), que fue el primero de 58 ejemplares empleados por la compañía; el último fue retirado en febrero de 1968. Después de la adquisición de los Constellation, Eastern encargó cincuenta Martin 4-0-4. Se trataba de unos bimotores presionizados de los que el primero (N440A) fue entregado el 21 de octubre de 1951 y entró en servicio en enero de 1952. Para operar en sus rutas interiores de largo alcance, Eastern encargó inicialmente doce Douglas DC-7B (en la práctica empleó un total de 50). El primer ejemplar (N801D) fue aceptado el 2 de junio de 1955.

Tras cinco años de pugna con National Airlines, Eastern consiguió absorber Colonial Airlines el 1 de junio de 1956. Ese mismo año Eastern Air Lines celebró 25 años sin un solo accidente fatal. En 1957 la compañía dio tres importantes pasos adelante en su expansión. El primero fue el alquiler durante cinco años de siete Douglas DC-6B de Trans American, de los que el primero (N3023C) lo recibió en febrero. El segundo evento importante fue la aceptación, el 18 de abril, del primero de los 20 Convair CV-440, destinados a complementar a los Martin 4-0-4. El tercer hito fue la inauguración, el 23 de julio, del primer servicio de Eastern entre Nueva York y Ciudad de México, vía Nueva Orleans, cubierto por los DC-7B. Ello era una expansión de la ruta que había inaugurado originalmente en mayo de 1946. A comienzos de 1958 Eastern tenía una flota de 187 aviones de hélice que comprendía siete DC-6B, 48 DC-7B, 56 Constellation/Super Constellation, 20 Convair CV-440 y 56 Martin 4-0-4.

El 8 de octubre de 1958 la aerolínea recibió su primer Lockheed L-188A Electra, matriculado N5502. Éste fue el primer y único modelo a turbohélice empleado por la empresa. Cuando el 12 de enero de 1959 comenzaron los servicios con el nuevo modelo, Eastern tenía ya nueve de los 40 que había pedido.

El primer reactor de la aerolínea, un Douglas DC-8-21 (N8601), se recibió el 3 de enero de 1960 y el 21 de ese mes llevó a cabo el primer servicio a reacción entre Nueva York y Miami. Al cabo de poco más de un año, el 14 de agosto de 1961, la compañía aceptó su primer Boeing 720-025 (N8701E). En abril de 1961 la aerolínea introdujo los primeros servicios de pasaje sin reserva previa, inicialmente con los Super Constellation (que más tarde fueron remplazados por los L-188). Este servicio se efectúa actualmente entre Nueva York, Washington y Boston.

El 15 de noviembre de 1963 la compañía aceptó su primer Boeing 727-25 (N3102N) y tuvo la distinción de realizar el primer servicio mundial con este nuevo modelo, el 1 de febrero de 1964 en la ruta Filadelfia - Washington - Miami. En febrero de 1965 se cursó un pedido inicial por ocho Douglas DC-9-14, de los que el primero (N8901E) se le entregó el 26 de abril de 1966. El hermano mayor del DC-9, el DC-9-31, entró en servicio el 1 de febrero de 1967. También en 1967, el 6 de enero, Eastern Airlines absorbió la Mazckey Airlines, a la que el 21 de mayo de 1971 siguió Caribair, una aerolínea con base en Puerto Rico. En 11 años Eastern pasó de ser una compañía equipada exclusivamente con aviones de hélice a la era del reactor y a tener una flota de 240 aviones a reacción (incluidos los L-188): la mayor parte de esa flota consistía en 86 Boeing 727 y 81 Douglas DC-9.

Eastern anunció la firma de un pedido por su primer avión de fuselaje ancho el 29 de marzo de 1968: veinticinco Lockheed L-1011 TriStar con una opción por otros tantos. El 26 de abril de 1972, al cabo de tres semanas de que el primero de ellos (N306EA) se hubiese recibido, Eastern puso el L-1011 en servicio entre Nueva York y Miami. Desde 1972 los TriStar cuentan con el apoyo, en las rutas de mayor densidad, de los Airbus A300: el primero de éstos (N204EA) fue entregado el 24 de agosto de 1977 y hoy día 34 de estos aviones europeos vuelan con los colores de Eastern. Más recientemente, el 22 de diciembre de 1982, la compañía se convirtió en la primera usuaria del Boeing 757 cuando recibió el N506EA y este modelo comenzó a remplazar a algunos de los Boeing 727-25 más viejos. El 15 de julio de 1985 Eastern Air Lines realizó su primer servicio con un Douglas DC-10-30 de Miami a Londres (Gatwick). En la actualidad, la compañía sirve en 34 estados de EE UU.



Eastern, que hace ya 21 años llevó a cabo el primer servicio de pasaje con este modelo, utiliza todavía el Boeing 727 con excelentes márgenes de rentabilidad y fiabilidad (foto Boeing).

Eastern Air Lines (2)

Flota actual de Eastern Air Lines

Airbus Industrie A300B2K-202

N.° Reg.	N.° Constr.
N291EA	049
N292EA	051

Airbus Industrie A300B4-203

N.° Reg.	N.° Constr.
N201EA	041
N202EA	042
N203EA	043
N204EA	044
N205EA	065
N206EA	066
N207EA	067
N208EA	068
N209EA	086
N210EA	087
N212EA	091
N213EA	092
N215EA	108
N216EA	118
N217EA	119
N219EA	120
N220EA	124
N221EA	152
N222EA	153
N223EA	154
N224EA	155
N225EA	158
N226EA	162
N227EA	204
N228EA	207
N229EA	211
N230EA	216
N231EA	220
N232EA	259
N233EA	261
N234EA	271
N235EA	274

Boeing 727-25

N.° Reg.	N.° Constr.
N4556W	18282
N4753B	18287
N8101N	18152
N8103N	18254
N8104N	18255
N8105N	18256
N8106N	18257
N8107N	18258
N8116N	18267
N8117N	18268
N8120N	18271
N8121N	18272
N8122N	18273
N8123N	18274
N8125N	18276
N8126N	18277
N8127N	18278
N8128N	18279
N8129N	18280
N8132N	18283
N8134N	18285
N8135N	18286
N8137N	18288
N8138N	18289
N8140N	18291
N8141N	18965
N8142N	18966
N8143N	18967
N9147N	18971
N8148N	18972
N8149N	18973
N8150N	18974

Boeing 727-214

N.° Reg.	N.° Constr.
N530PS	19685
N531PS	19586
N532PS	19587
N534PS	19689

(alquilados de PSA)

Boeing 727-225

N.° Reg.	N.° Constr.
N801EA	22432
N802EA	22433
N803EA	22434
N804EA	22435
N805EA	22436
N806EA	22437
N807EA	22438
N808EA	22439
N809EA	22440
N810EA	22441
N811EA	22548
N812EA	22549
N813EA	22550
N814EA	22551
N815EA	22552
N816EA	22553
N817EA	22554
N818EA	22555
N820EA	22557
N821EA	22558
N822EA	22559
N8825E	20144
N8826E	20145
N8827E	20146
N8828E	20147
N8829E	20148
N8830E	20149
N8831E	20150
N8832E	20151
N8833N	20152
N8834E	20153
N8835N	20154
N8836N	20379
N9937E	20380
N8838E	20381
N8839E	20382
N8840E	20383
N8841E	20415
N9942E	20416
N8843E	20441
N8844E	20442
N8846E	20444
N8847E	20445
N8848E	20446
N8849E	20447
N8850E	20448
N8851E	20614
N8852E	20615
N8853E	20616
N8855E	20617
N8856E	20618
N8857E	20619
N8858E	20620
N8859E	20621
N8860E	20622
N8861E	20623
N8862E	20624
N8863E	20625
N8864E	20626
N8865E	20627
N8866E	20628
N8867E	20823
N8869E	20824
N8870Z	21288
N8871Z	21289
N8872Z	21290
N8873Z	21291
N8874Z	21292
N8875Z	21293
N8876Z	21449
N8877Z	21450
N8878Z	21451
N8879Z	21452
N8880Z	21453
N8881Z	21578
N8882Z	21579
N8883Z	21580
N8884Z	21581
N8885Z	21854
N8886Z	21855
N8887Z	21856
N8888Z	21857
N8889Z	21858
N8890Z	21859
N8891Z	21860
N8892Z	21861



Algunos de los aviones de la compañía permanecen inactivos hasta que puedan ser necesarios, como este Lockheed TriStar.

Boeing 727-254

N.° Reg.	N.° Constr.
N384PS	20437
N536PS	20458
N547PS	20250
N548PS	20251
N549PS	20252

Boeing 757-225

N.° Reg.	N.° Constr.
N501EA	22191
N502EA	22192
N503EA	22193
N504EA	22194
N505EA	22195
N506EA	22196
N507EA	22197
N508EA	22198
N509EA	22199
N510EA	22200
N511EA*	22201
N512EA	22202
N513EA	22203
N514EA	22204
N515EA	22205
N516EA	22206
N517EA	22207
N518EA	22208
N519EA	22209
N520EA	22210
N521EA	22211
N522EA	22611
N523EA	22612
N524EA	22688
N525EA	22689
N526EA	22690
N527EA	22691

(* bautizado *Spirit of Milwaukee*)
(los N521EA a N527EA se recibirán en breve)

Lockheed L-1011 TriStar 1

N.° Reg.	N.° Constr.
N301EA	1002
N302EA	1003
N303EA	1004
N305EA	1006
N308EA	1009
N309EA	1010
N313EA	1020
N314EA*	1022
N316EA*	1037
N317EA	1038
N318EA	1039
N319EA	1040
N320EA	1042
N321EA*	1043
N322EA	1044
N323EA	1045
N324EA	1050
N327EA	1055
N329EA	1085
N330EA	1087
N331EA	1121
N332EA	1123
N333EA	1126
N334EA	1141
N335EA	1142
N336EA	1143
N372EA	1033

(* alquilados a Cathay Pacific Airways)

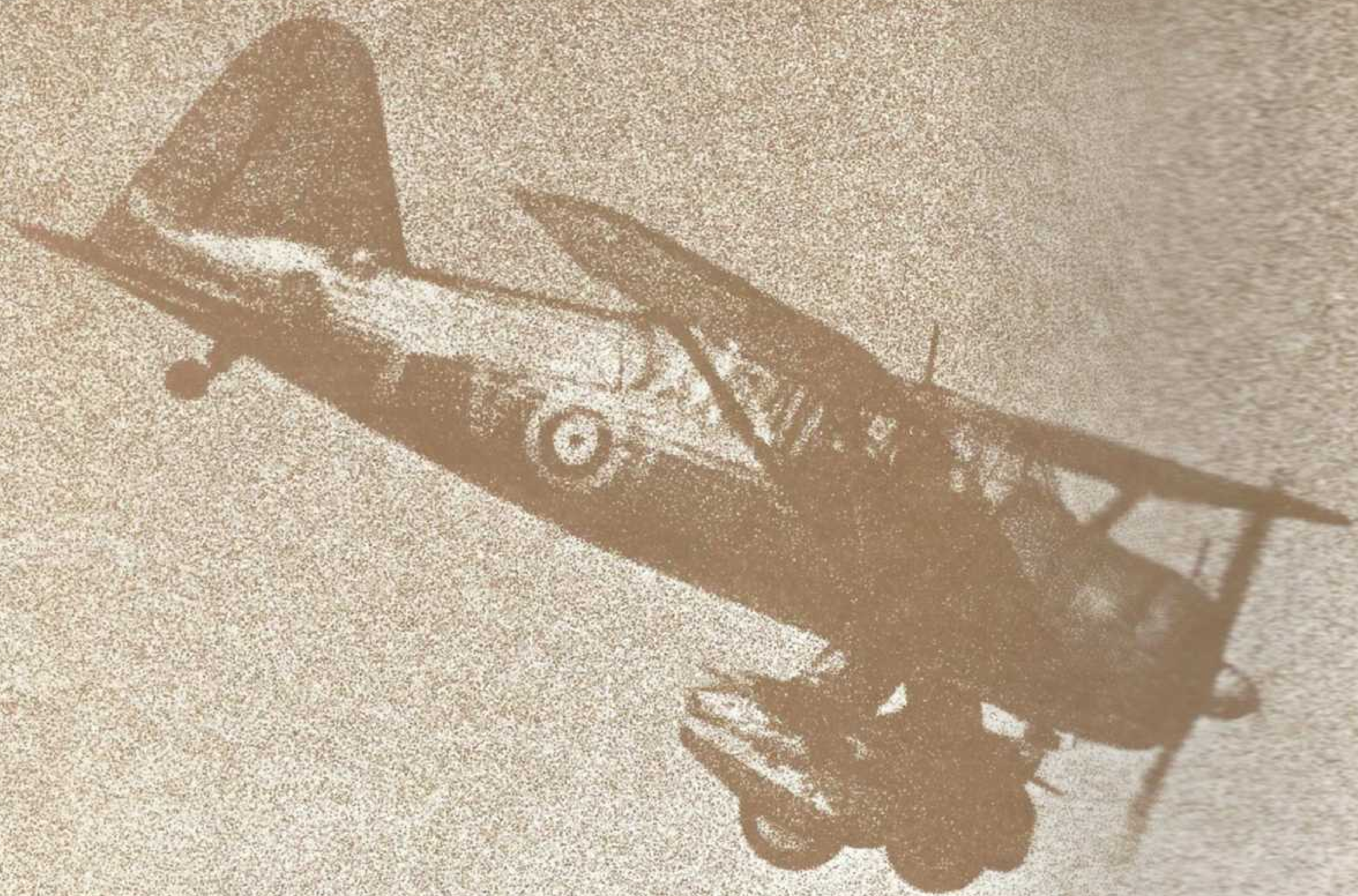
McDonnell Douglas DC-9-31

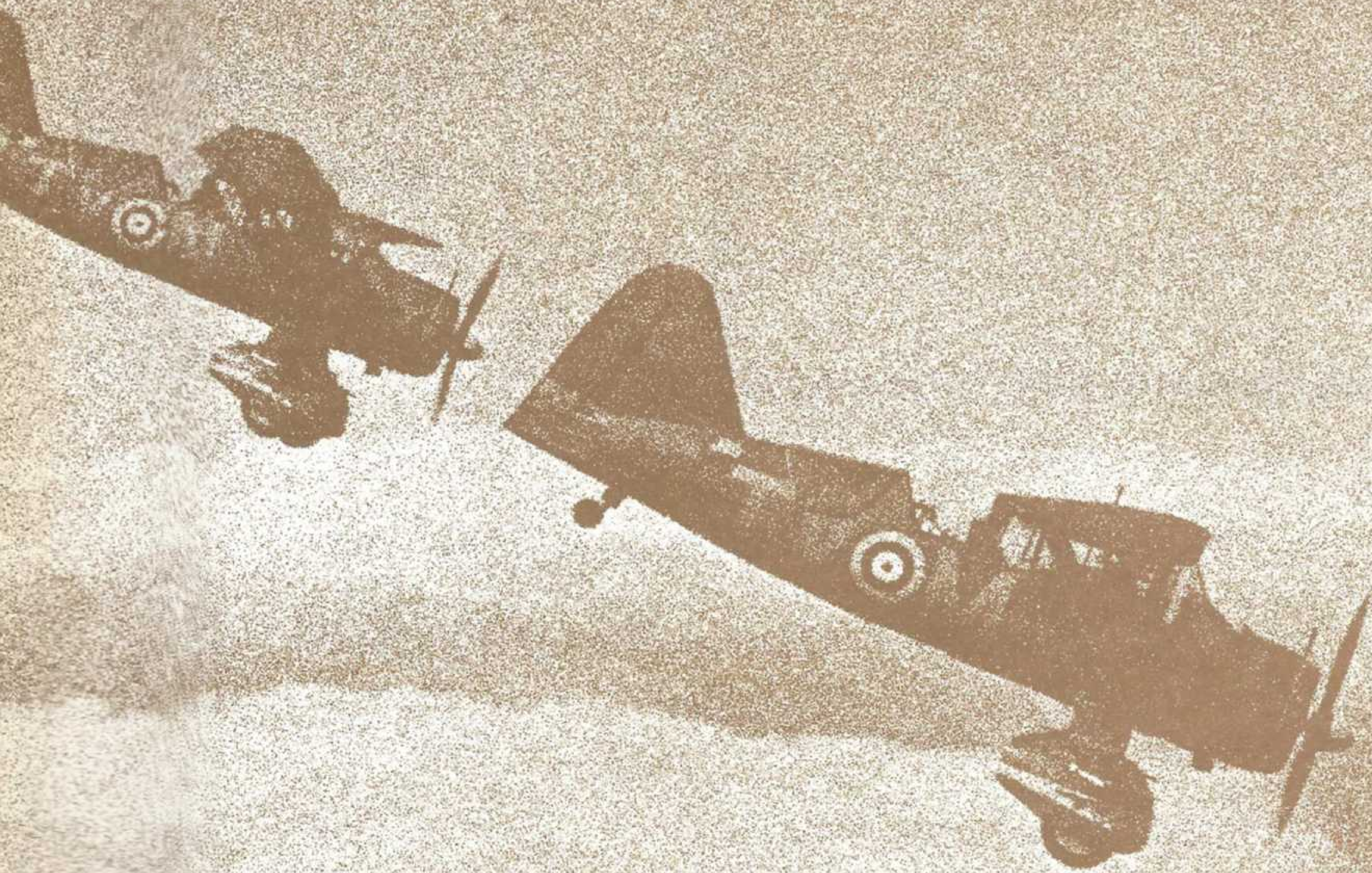
N.° Reg.	N.° Constr.
N8916E	45733
N8917E	45734
N8918E	45833
N8919E	45834
N8920E	45835
N8921E	45836
N8922E	45837
N8923E	45838
N8924E	45839
N8925E	45840
N8926E	45863
N8927E	45864
N8928E	45865
N8929E	45866
N8931E	47140
N8932E	47141
N8933E	47142
N8934E	47143
N8938E	47161
N8942E	47165
N8943E	47166
N8944E	47167
N8945E	47181
N8948E	47184
N8950E	47186
N8951E	47187
N8952E	45867
N8956E	47214
N8957E	47215
N8959E	47157
N8960E	45869
N8962E	45871
N8963E	45872
N8964E	45873
N8965E	45874
N8966E	47217
N8968E	45875
N8969E	45876
N8970E	47268
N8971E	47269
N8972E	47270
N8973E	47036
N8974E	47074
N8975E	47119
N8976E	47271
N8977E	47272
N8978E	47327
N8979E	47328
N8980E	47329
N8981E	47330
N8982E	47331
N8983E	47399
N8986E	47402
N8987E	47403
N8988E	47098
N8989E	47121
N8990E	47120

McDonnell Douglas DC-9-51

N.° Reg.	N.° Constr.
N401EA	47682
N402EA	47683
N403EA	47685
N404EA	47665
N405EA	47688
N406EA	47686
N407EA	47692
N408EA	47693
N409EA	47728
N410EA	47731
N411EA	47732
N412EA	47733
N413EA	47745
N414EA	47746
N415EA	47749
N416EA	47751
N417EA	47753
N418EA	47676
N419EA	47677
N420EA	47689
N421EA	47679

Flota suministrada por Editions JP





AVIACION

18

Editorial Delta